This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

776G6

Die hessischen Eisenbahnen

unter preußischer Verwaltung

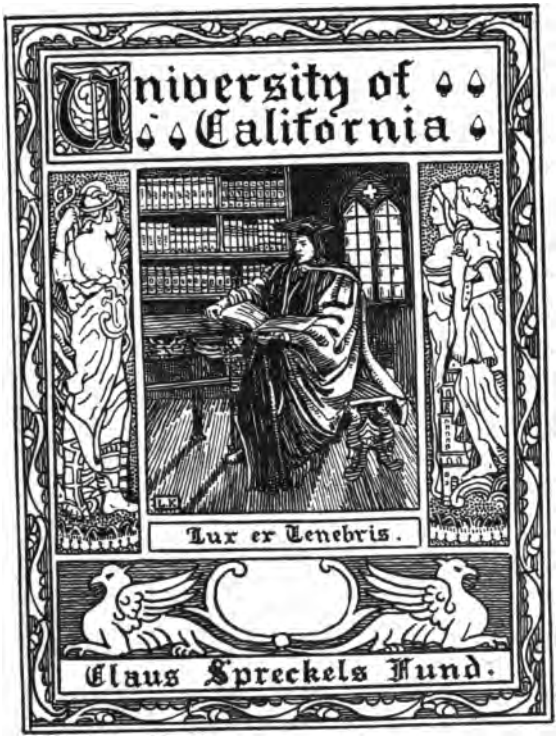
Von

A. Grooß, Darmstadt

Eisenbahndirektor a. D.

Verlag der Hessischen Liberalen Wochenschrift
In Kommission bei Ed. Roether, Darmstadt.

YC 90258


University of California
Lux er Tenebris.
Claus Spreckels Fund.

Die
heſſiſchen Eiſenbahnen
unter preußiſcher Verwaltung.

Von

A. Grooß, Darmſtadt
Eiſenbahndirektor a. D.

Darmſtadt 1908.
Verlag der Heſſiſchen Liberalen Wochenſchrift.
Gedruckt und in Kommiſſion bei Eduard Roether.

.H6G6

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Y. C.

Die hessischen Eisenbahnen

unter preußischer Verwaltung.

I.

Zehn Jahre sind verflossen seit Bestehen des Vertrages, durch welchen unsere hessischen Eisenbahnen zwar Staatsbahnen, aber nicht unsere Staatsbahnen geworden sind. Denn Preußen führt Betrieb und Verwaltung derselben, Hessen dagegen bezieht nur einen Anteil von etwa 1/50 aus dem Reinertrag des preußisch-hessischen Gesamtnetzes. Dieser Anteil berechnet sich auf Grund der Betriebsüberschüsse beider jetzt vereinigter Netze aus dem Jahre 1894 unter Zuziehung von je 1½ bezw. 3% der inzwischen von beiden Staaten auf ihre Nebenbahnen bezw. ihre Hauptlinien neuverwendeten Kapitalien. Im Uebrigen sind die Rechte Hessens auf seine Eisenbahnen auf einige Formalien beschränkt. Denn jene anstelle klarer Abgrenzung von Rechten und Pflichten in dem Gemeinschaftsvertrag immer wiederkehrenden Zusagen von „tunlichster Berücksichtigung und Beachtung, insofern keine anderen Rücksichten entgegenstehen" usw., haben sich nach allgemeinem Urteil für den Schutz hessischer Interessen nicht als geeignet erwiesen. So ist es erklärlich, wie auch damals schon von allen Einsichtigen vorausgesagt worden, daß dieses, die Selbständigkeit des hessischen Staates in einer seiner wichtigsten Aufgaben so ziemlich auf Null reduzierende Vertragsverhältnis zu schweren Bedenken führen mußte, die auch bei Anerkennung dessen, was inzwischen Besseres geleistet worden ist, ihre Berechtigung behalten. Etwas mehr Selbstachtung wäre bei Abschluß dieses Vertrages wohl am Platze gewesen.

Doch soll uns diese mehr volkswirtschaftliche Seite des Gemeinschaftsvertrages hier nicht beschäftigen. Wir werden zwar da und dort auf dieselbe zurückkommen müssen,

193830

glauben aber den Interessenten und dazu berufenen Organen überlassen zu sollen, ihre auf praktische Erfahrungen gegründeten Wünsche, Bedürfnisse und Beschwerden geltend zu machen. Allen zu genügen wird ja keine Eisenbahn je imstande sein. Uns soll hier nur die finanzielle Seite des Vertragsverhältnisses, sowie dasjenige, was sich in dieser Beziehung bereits ergeben hat bezw. zu erwarten ist, beschäftigen, denn es erscheint notwendig, daß auch diese Frage einmal in den Vordergrund gerückt wird. Eine erschöpfende Darstellung dieses Verhältnisses und richtige Bewertung der hier mit- und gegeneinander wirkenden Kräfte ist jedoch nur angängig unter gleichzeitiger Beleuchtung der geschichtlichen Entwickelung dieses Vertrages und Vorführung der hierbei bereits gemachten Erfahrungen. Es sollen deshalb in Folgendem zunächst die hessischen Eisenbahnen, wie sie vor Abschluß des Gemeinschaftsvertrages bestanden, im einzelnen kurz dargestellt werden.

* * *

Schon 1836, also ein Jahr nach Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn, war in Darmstadt ein Komitee hervorragender Männer zwecks Erbauung einer Bahn von Mannheim über Darmstadt nach Frankfurt zusammengetreten. Jedoch verzögerte sich die Ausführung infolge einander bekämpfender Interessen der beteiligten Städte. Sie scheiterte schließlich an der Forderung der hessischen Regierung, das für nötig erachtete Baukapital von 6 Mill. Gulden im Voraus aufzubringen, was bei der damaligen Art der Geldbeschaffung das Darmstädter Komitee so wenig wie ein anderes vermocht hätte. Inzwischen kam im Westen Deutschlands eine Bewegung zugunsten von Staatsbahnen in Gang. Hannover und Baden hatten bereits solche ins Leben gerufen, und so entstanden auch die Projekte gemeinsamer Staatsbahnen von Cassel über Gießen—Frankfurt —Darmstadt nach Heidelberg, von welchen die 1846 eröffnete Main-Neckar-Bahn einen wesentlichen Teil bildete. So durchbrach der Eisenbahngedanke jene scharfen, partikularistischen Gegensätze, welche damals ungleich mehr in die Erscheinung traten, als heute. Der Betrieb der Main-Neckarbahn sollte durch eine gemeinsame Direktion, zu der jeder Staat ein Mitglied stellte, in der Weise erfolgen, daß die Reinerträgnisse nach Maßgabe der von ihnen auf-

gewendeten Anlagekapitalien an die 3 Staaten verteilt wurden. Das hatte allerdings zur Folge, daß Hessen bei seinen 49 Kilometer Längenanteil, gegen 88 im ganzen, nur etwa 42 % erhielt, während das nur 5 Kilometer lange Frankfurter bezw. später preußische Stück bei seinen hohen Anlagekosten über die Hälfte des hessischen Anteils erzielte. Der Rest von 35 % fiel an Baden. Die Bahn hatte vermöge ihrer ausgezeichneten Verkehrslage, und weil Preußen sowie Baden ihr als Mitbesitzer von Norden und Süden möglichst alle Transporte zuführten, einen sehr starken Durchgangsverkehr. Der eigene Güterverkehr war verhältnismäßig gering, dafür nahm sie aber im Personenverkehr eine Ausnahmestellung ein durch ihre billigen Tarife, die niedrigsten in Deutschland, und diese fanden noch eine anerkennenswerte Unterstützung in möglichst vielen und gut gelegenen Zügen.

Im übrigen beschränkte sich die Main-Neckarbahn in ihrer mehr als 50jährigen Lebensdauer auf möglichste Ausnutzung ihrer vorzüglichen geographischen Situation, ohne in dieser langen Zeit irgendwelche weitere nennenswerte Strecken ins Leben zu rufen, wozu allerdings bei ihrer günstigen finanziellen Lage in jener frühen Zeit Anlaß genug gewesen wäre. In Hessen wurde die Main-Neckarbahn vielfach als die eigentliche hessische Staatsbahn angesehen. Das war sie nun nicht. Hessen hatte vielmehr nach Lage der Sache einen recht geringen Einfluß auf ihre Verwaltung. Sie hat auch später die schärfste Konkurrenz gegen spezifisch hessische Eisenbahnlinien und Eisenbahninteressen betätigt, wie sie wohl im ganzen deutschen Eisenbahnwesen in gleichem Grade nicht mehr vorgekommen ist. Und dies geschah, wie später nachgewiesen werden wird, nicht einmal im damaligen, wie viel weniger im heutigen Interesse Hessens. Es besteht kein Zweifel darüber, daß die hessischen Eisenbahnen und damit der hessische Staat ohne dieses Verhalten der Main-Neckarbahn sowohl finanziell, wie auch volks- und staatswirtschaftlich eine andere Stellung einnehmen würden, als heute.

Auf gleicher Basis wurde einige Jahre später die Main-Weserbahn, Frankfurt—Gießen—Cassel, von den 3 beteiligten Staaten gegründet. An ihr war Hessen mit 65 Kilometer beteiligt. Allein diese 65 Kilometer mit dem Anschluß nach Frankfurt erwiesen sich später, als die Köln

—Mindener Bahn ihren enormen Güterverkehr in Gießen einbrachte, als die finanzielle Hauptquelle der ganzen Linie, und insofern entsprach die Teilung der Erträgnisse nach den verwendeten Anlagekapitalien nicht mehr entfernt dem Wert der Bahnteile. Mit Rücksicht hierauf erscheint der spätere bedingungslose Verkauf des hessischen Teiles der Main-Weserbahn an Preußen als ein auch nach seinem rechnerischen Ergebnis für Hessen höchst nachteiliger Vorgang. Mit diesem Verkauf der Main-Weserbahn begann die Wendung, welche sich inzwischen im hessischen Eisenbahnwesen vollzogen hat. Wir werden deshalb auf dieses Kapitel, das auch in politischer Beziehung sehr lehrreich ist, noch besonders zurückkommen.

Waren so die Provinzen Starkenburg und Oberhessen schon mit lebenskräftigen Eisenbahnen ausgerüstet, so fehlte es in Rheinhessen, dem damals weitaus vorgeschrittensten Landesteil, noch gänzlich an solchen. Schon im Anschluß an die Gründung der Taunusbahn hatte sich in Mainz eine Vereinigung gebildet und war mit der Regierung in Verbindung getreten, woraufhin die zuerst „Mainz-Ludwigshafen", später hessische Ludwigsbahn genannte Gesellschaft 1845 die Konzession für eine Linie Mainz—Worms—Landesgrenze erhielt. Doch wurde die Ausführung durch die Ungunst der Zeiten — Notjahr 1847, darauffolgende Revolution und spätere politische Depression —, nicht weniger auch durch das von dem damaligen Volksmann Friedrich Hecker energisch vertretene Widerstreben Mannheims gegen eine linksrheinische Bahn verzögert. Erst 1854 konnte die Linie bis Bodenheim, dann bis Oppenheim und im Jahr darauf bis Worms eröffnet werden, wo ihr die pfälzische Bahn entgegenkam.

Unterdessen hatte sich das Komitee der Rheinischen Bahn in Köln bei der hessischen Regierung mit Aussicht auf Erfolg um die Konzession für Bingen—Mainz—Aschaffenburg beworben. Es wäre so eine direkte Linie dem Rhein entlang bis Aschaffenburg erzielt und die hessische Ludwigsbahn beiseite gesetzt worden. Dem gegenüber erstrebte man in Mainz die Konzession für Mainz—Bingen —Coblenz mit Abzweigung nach Kreuznach. Das schließliche Ergebnis war, daß der hessischen Ludwigsbahn Bingen —Mainz—Aschaffenburg zufiel und die Kölner Herren eine

Niederlassung anderer Art in Hessen gründeten. Für diese glückliche Lösung hatte jedoch die hessische Ludwigsbahn die Rückkaufssumme ihrer gesamten Linien im Falle der Verstaatlichung auf das 20fache statt des allgemein üblichen und auch für Mainz—Worms vereinbart gewesenen 25fachen des Reinertrags ermäßigen müssen, was zwar gegenüber dem damaligen Zinsfuß von 5% immerhin noch annehmbar erscheinen konnte, sich aber bei dem unglaublich niederen Satz von 3 bis 3½% zurzeit der Verstaatlichung als für die Gesellschaft höchst nachteilig erwies. Bald darauf entstand Mainz—Frankfurt und wurde die Frankfurt—Hanauer Bahn erworben, dann kamen Darmstadt—Worms und Worms—Alzey als neue Linien hinzu, die indessen bei ihrem schwachen Verkehr die Gesamtrente erheblich schmälerten, so daß die Gesellschaft glaubte, der Erbauung neuer, von allen Seiten dringend gewünschter Verbindungen nur unter Gewährung einer Zinsgarantie näher treten zu können. Kurz vorher war der Pfalzbahn unter gleichen Verhältnissen nicht bloß eine 4%ige Garantie für ihre neuen Linien, sondern zugleich die bisherige Dividende von 9% für die Stammlinie und 5% für die sog. Maxbahn vom bayerischen Staat garantiert worden. Die hessische Ludwigsbahn verzichtete auf eine Garantie für ihre alten Strecken und begnügte sich für die neu zu erbauenden mit einer solchen, nach dem veranschlagten Baukapital bemessenen, von 35000 fl. pro Meile und 5000 fl. Zuschuß zum Erneuerungsfonds. Sie hätte besser auch auf diese Garantie verzichtet, denn solche Abmachungen haben immer große Belästigungen in der Verkehrsleitung, Verrechnung und in anderer Beziehung zur Folge, welche die Unternehmung hindern und die Arbeitskraft von anderer nutzbringenderer Tätigkeit ablenken. Ueberdies reichte die Garantie zur Verzinsung des Anlagekapitals nicht aus. Die Großh. Regierung berechnete den Landständen gegenüber die Summe, welche die Gesellschaft dauernd zulegen mußte, auf jährlich 711000 Mk.

Noch während des großen Krieges und kurz nachher waren die garantierten Linien mit zusammen 184 Kilometern eröffnet worden. Da begann jener vermeintliche großartige wirtschaftliche Aufschwung in Deutschland, dem kurz darauf eine noch viel allgemeinere Depression aller produktiven Faktoren und ein langjähriges Darniederliegen jeder Unter-

nehmungsluft folgte. Auch die Ludwigsbahn hatte eine Reihe von neuen Bahnen vereinbart, von denen jedoch nur die inneren naſſauiſchen, ferner Frankfurt—Mannheim, Hanau—Babenhauſen, Erbach—Eberbach, ſowie die Bahnumführung mit dem neuen Bahnhof in Mainz, der neue Weſtbahnhof Frankfurt, die Vervollſtändigung der Hafenanlagen in Guſtavsburg und einiges andere zur Ausführung kamen. Im ganzen umfaßte das Netz 714 Kilometer Betriebslänge mit einem Anlagekapital von rund 226 Millionen.

Eine finanziell für den heſſiſchen Staat ganz unglückliche Unternehmung waren die Ende der 60er Jahre entſtandenen Oberheſſiſchen Bahnen Gießen—Fulda und Gießen—Gelnhauſen. Die Ludwigsbahn-Geſellſchaft hatte ſich um die Konzeſſion für eine Linie von Frankfurt durch Oberheſſen nach Hersfeld uſw. und eine ſolche von Gießen quer durch die Provinz beworben. Damit wäre den Verkehrsintereſſen gewiß vorerſt beſſer gedient geweſen als mit den ſpäter ausgeführten Linien. Aus unbekannten Gründen erhielt jedoch ein Frankfurter Bankhaus die Konzeſſion für dieſe, und zwar mit einer Garantie nicht nach der Streckenlänge, wobei die Geſellſchaft das Riſiko der Baukoſten hätte ſelbſt tragen müſſen, ſondern direkt für die veranſchlagte Bauſumme. Die Konzeſſionarin vergab die Ausführung alsbald an eine für dieſen Zweck gegründete Baugeſellſchaft, und es ſollen dabei 7 Mill. verdient worden ſein. Die Bahn wurde ſpäter vom Staat für 38 Mill. angekauft. Das wirklich verausgabte Anlagekapital der Geſellſchaft iſt niemals zu ermitteln geweſen. Wie unter ſolchen Umſtänden die Bauten ausgeführt wurden, mag man ſich vorſtellen. Bezeichnend iſt die noch heute beſtehende Einführung beider Linien in den Bahnhof Gießen im planum über die Staatsſtraße mitten durch bereits bebaute Stadtgebiete. Merkwürdig, daß das alles unter den Augen und mit Zuſtimmung der ſtaatlichen Organe geſchehen konnte, die nicht bloß die Pläne mit allen Einzelheiten zu genehmigen, ſondern auch deren Ausführung zu überwachen hatten. Von vornherein ganz verkehrt geplant und durchaus mangelhaft ausgeführt, hatten dieſe Bahnen ihren Gründern große Gewinne, aber dem Staat noch weit mehr dauernde Verluſte und nicht einmal den durchzogenen Gegenden nennenswerten Vorteil gebracht, der ſich doch in

einer merklichen Besserung der Erträge hätte ausdrücken müssen. Die Oberhessischen Bahnen sind aber nach 25jähr. Bestehen mit 214 000 Mk. Reinertrag in die Gemeinschaft mit Preußen eingestellt worden. Die Differenz gegen die Verzinsung des Ankaufkapitals beträgt rund 1,3 Millionen und stellt einen dauernden alljährlichen Verlust Hessens aus diesem unglücklichen Unternehmen dar.

Neben diesen Vollbahnen ist im Laufe der letzten Jahre eine Reihe von Nebenbahnen entstanden, die für die größeren Verkehrsfragen außer Betracht bleiben, meist auch nur eine mäßige Entwicklung aufweisen, immerhin aber für den Aufschluß der Produktionsquellen des Landes eine erhebliche Bedeutung beanspruchen.

* * *

Es ist schon erwähnt worden, wie die großartigen Erfolge Deutschlands in 1870—71, der 5 Milliardensegen und der demselben gefolgte riesige wirtschaftliche Aufschwung, auch die Eisenbahnunternehmungen in ungeahnter Weise angeregt hat. Von der Unmasse der Projekte, welche damals auftauchten, unter denen sich auch manche vorerst weniger dringliche befanden, kam ja nur ein Teil zur Ausführung. Mehrere, die gerade für unsere Gegend von Wichtigkeit gewesen wären, wie Frankfurt—Berlin durch Oberhessen, Mainz—Brüssel, die Westerwaldvollbahn u. a. scheiterten an der Ungunst der Verhältnisse, kommen aber wohl später vielleicht in veränderter Form wieder. Immerhin wurden in dem Jahrzehnt von 1870 bis 1879 zusammen 14 918,73 Kilometer Vollbahnen, und zwar meist erst nach 1873, also in der Zeit größten wirtschaftlichen Niedergangs erbaut, und man darf sagen, daß es jene Periode großartiger baulicher Unternehmungen gewesen ist, welche unser deutsches Eisenbahnnetz erst auf seine heutige Höhe gehoben hat. Die nächsten 20 Jahre brachten unter der Herrschaft des Staatsbahnsystems zwar zusammen auch 14 916,23 Kilometer zustande, aber das waren fast ausschließlich Bahnen untergeordneter Bedeutung. Es waren gewaltige Summen, welche in jener Zeit für neue Bahnen sowie nicht weniger für zweite Geleise der älteren, für Erweiterungen, große Brücken und vor allem für die enorm teuren neuen Bahnhöfe dem produktiven Verkehr zuflossen und unsere kläglichen damaligen wirt-

schaftlichen Verhältnisse noch etwas mit über Wasser hielten. Aber für viele Eisenbahngesellschaften selbst bedeutete diese übermäßige Anspannung ihrer Kräfte, der sie selbst bei besten wirtschaftlichen Konjunkturen kaum gewachsen gewesen wären, den finanziellen Ruin. Die Beschaffung der Mittel war kaum möglich, Obligationen, wenn überhaupt, unter 5 % nicht begebbar, und der Aktienkurs lag ganz darnieder. Andere, weniger expansionsfähige Unternehmungen erhielten sich oder wurden von den kräftigeren aufgesaugt. Der Staatsbetrieb galt damals allgemein als rückständig und war es auch meist; es gingen sogar Staatsbahnen an Privat-Gesellschaften über. Von allen deutschen Staaten hatte Preußen selbst die wenigsten seiner Bahnen gebaut. Im Westen war es nur die kurze Strecke Neunkirchen—Saarbrücken—Trier, welche die fiskalischen Kohlengebiete aufschließen sollte. Im Osten die kgl. Ostbahn Berlin—Eydkuhnen und die Niederschlesisch-Märkische. Im Jahre 1866 kamen die hannoverschen, kurhessischen und nassauischen Staatsbahnen hinzu, auch war 1878 die strategisch wichtige Moselbahn eröffnet worden.

Die große Not, in welche sich die Gesellschaftsbahnen durch ihre für die damaligen Verhältnisse übertriebenen Spekulationsbauten versetzt hatten, gab die Veranlassung zu jener großen Umwälzung im deutschen Eisenbahnwesen, die inzwischen eingetreten ist. Man weiß, daß Fürst Bismarck den Uebergang aller deutschen Bahnen an das Reich ins Auge gefaßt hatte und energisch betrieb. Ob das damals schon in verkehrspolitischer und wirtschaftlicher Beziehung ein Vorteil gewesen wäre, kann man dahingestellt sein lassen. Aber wenn das Reich die Bahnen hätte erwerben können, so wären ihm zweifellos die großen finanziellen Vorteile zugefallen, die heute Preußen aus der Verstaatlichung seiner Bahnen zieht. Von diesem Standpunkt ist es lebhaft zu bedauern, daß Bismarcks Plan an dem Widerstand partikularer Interessen scheiterte. Preußen ging nun selbständig vor, und eines der ersten Objekte seines Strebens war der hessische Teil der Main—Weser-Bahn. Hier traten zum erstenmal jene Erscheinungen in Aktion, unter welchen unsere hessischen Eisenbahnverhältnisse von da ab ihren Fortgang nahmen.

Man kann es durchaus begreiflich finden, daß Preußen bemüht war, das hessische, von preußischen Teilen umschlossene, Stück der Main-Weserbahn zu besitzen, selbst obwohl, wie das Nachfolgende zur Evidenz zeigen wird, der hessische Mitbesitz die absolut selbständige preußische Verwaltung nicht im mindesten behinderte. Es kommt nur darauf an, in welcher Weise und mit welchen Mitteln dieser Erwerb bewirkt wurde. Die Main-Weserbahn war eine der frequentesten in Deutschland, und schon 1868 war Preußen an Hessen mit Verkaufsverhandlungen vergeblich herangetreten. Bald nachher begann jedoch und zwar bei stark steigenden Einnahmen eine ganz abnorme Reduktion des Reinertrages der Bahn, wie folgende aus den Jahresberichten entnommene Zahlen klar erkennen lassen:

Jahr	Einnahmen	Ausgaben	Reingewinn
1864	5589000	2428000	3161000 = 6,3%
1865	5697000	2782000	2917000 = 6,2 „
1866	5826000	2818000	3007000 = 6,2 „
1867	6812000	3718000	3642000 = 7,2 „
1868	7042000	3533000	3509000 = 6,7 „
1869	6393000	3333000	3286000 = 6,3 „
1870	7502000	3813000	3688000 = 7,1 „
1871	7378000	6377000	1781000 = 3,4 „
1872	9178000	5773000	3401000 = 6,5 „
1873	8383000	7074000	1309000 = 2,5 „
1874	9802000	7959000	1842000 = 3,4 „
1875	9382000	6846000	2536000 = 4,4 „
1876	8256000	5690000	2565000 = 4,6 „
1877	7452000	5299000	2152000 = 3,9 „

Bis 1870 zeigt vorstehende Zahlenreihe ein normales Wachsen von Einnahme und Ausgabe bei einem kleinen Ansteigen des Reingewinns bis über 7%, darauf aber folgt eine so unglaubliche Vermehrung der Ausgaben, daß trotz weiterem ganz ungewöhnlichem Steigen der Einnahmen der Reingewinn auf 4,6%, 3,4% und sogar 2,5%, im Durchschnitt der letzten 7 Jahre auf 4% zurückging, während er bei normaler Verwaltungsweise auf mindestens 8 bis 10% hätte steigen müssen. Wie war das möglich? War die Strecke in so desolatem Zustand, daß sie die Steigerung der baulichen Aufwendungen von etwas über

1 Million auf über 3 Millionen erforderte? Keineswegs. Und mußte gleichzeitig für Fahrdienst und Fahrmaterial statt gegen 2 Millionen jetzt fast das doppelte ausgegeben werden? In der technischen Welt sprach man von den großartigen Versuchen mit verschiedenen Oberbausystemen, welche auf der Main-Weserbahn gemacht wurden. Wenn das zutrifft, so hat Hessen diese Versuche teuer bezahlt. Tatsache ist, daß Minister Maybach später diesen Ankauf der preußischen Kammern u. a. damit empfahl, daß sich auf der Main-Weserbahn für eine Million Betriebsmittel überzählig befänden — er hat auch die Zahl der Lokomotiven genannt —, welche sofort auf anderen Linien verwendet werden könnten. So haben diese forcierten Betriebskosten nicht bloß die Rente und damit den Kaufpreis auf die Hälfte herabgedrückt, sondern die teilweise auf Kosten Hessens beschaffenen Werte an Fahrmaterial, Schienen, Schwellen usw. gingen ebenfalls ohne Entgeld mit über.

Alle diese Vorgänge wurden in der zweiten hessischen Kammer rückhaltlos erörtert, und es ist auch kein Zweifel darüber gelassen worden, als was sie sich charakterisieren, ohne daß sich die kgl preuß. Eisenbahnverwaltung hiergegen verwahrt oder verteidigt hätte. Der Antrag fand denn auch bei den hessischen Ständen zunächst keine Annahme, und erst als Preußen sein Angebot um ganze 800 000 Mk. erhöht, und die Großh. Regierung diesen Gegenstand mit der Erbauung der langersehnten festen Rheinbrücke bei Mainz verbunden hatte, welche die rheinhessischen Abgeordneten nicht ablehnen konnten, ging der hessische Teil der Main-Weserbahn mit 24 gegen 24 Stimmen für wenig mehr als die Anlagekosten an Preußen über, obwohl er mindestens das doppelte wert und grade das Teilstück war, welches nach den graphischen Darstellungen in den Jahresberichten der Bahn fast das $2^1/_2$fache der Stärke des Güterverkehrs der Teile nordwärts Gießen aufwies.

Hätte die Großh. Regierung ihre Bemühungen darauf gerichtet, jene vorstehend geschilderte ganz abnorme Betriebsführung genau zu untersuchen und zu bekämpfen, statt die Landstände — man kann wohl sagen — mit allen Mitteln zur Annahme dieses unglücklichen Vertrages zu bewegen, dann würde sie dem Lande einen Dienst er-

wiesen haben. Oder konnten nicht wenigstens auch die alsdann ganz isolierten oberhessischen Bahnen für einen entsprechenden Preis mit abgestoßen werden, die heute noch das hessische Budget mit mehr als einer Million jährlich belasten! Gab es eine bessere Gelegenheit, sich für die eignen Bahnen, an deren Zukunft man doch auch denken mußte, einige Sicherheit zu verschaffen? Von allem dem ist nichts geschehen, und so gehört der Verkauf der Main-Weserbahn auch zu den verpaßten Gelegenheiten, welche nach dem Ausspruch eines früheren Abgeordneten die hessische Eisenbahnpolitik kennzeichnen.

In Preußen selbst war inzwischen das Bestreben auf Erwerbung der Gesellschaftsbahnen gerichtet gewesen. Allein deren Vorstände waren doch nicht ohne weiteres gewillt, das, was sie ins Leben gerufen hatten, gegen die angebotene, meist recht mäßige Rente aus den Händen zu geben. Sie kannten den inneren Wert ihrer Unternehmungen und hofften auf deren Entwicklung, die ja auch später in vollem Maße eingetreten ist. Anders die Aktionäre. Sie sahen die Kurse ihrer Aktien fortgesetzt fallen, die Aussichten auf Besserung schienen ihnen bei dem aggressiven Vorgehen der Staatsgewalt sehr ungünstig, und so kam es, daß sie, wie bei der Rheinischen Bahn, ganz unerwartet dem Verkauf zustimmten. Für den Staatsbahngedanken wurden alle Hebel in Bewegung gesetzt und besonders die Presse bearbeitet, der Reptilienfonds bedauerlichen Andenkens bestand damals noch. Wer sich aus den Publikationen jener Zeit, die alle Zeitungen überschwemmten, über das Tun und Lassen der Privatbahnen unterrichten wollte, möchte recht weit von der Wahrheit abkommen. Allerdings waren Fehler und Ungehörigkeiten genug bei den damaligen Privatspekulationen zu rügen, aber am wenigsten doch bei den Eisenbahnunternehmungen, deren angestrengtester Tätigkeit eben erst die großen Fortschritte im Verkehrsleben zu danken waren. Minister Maybach schalt gegen die ungeheure Verschwendung des Nationalvermögens durch die unsinnigen Konkurrenzbauten usw., obwohl doch kein Meter Eisenbahn ohne ministerielle Genehmigung hatte gebaut werden können. An Versprechungen, daß die Staats-

eisenbahnen im Gegensatz zu den Privatbahnen nicht zur Erzielung hoher Renten, sondern ausschließlich zur Förderung und Verbilligung des Verkehrs dienen sollten, fehlte es nicht. Inzwischen erbringen die preußischen Staatsbahnen 7½% Rente, was bei einer Privatbahn mit zur Hälfte Anlehenskapital etwa 11½% Dividende gleichkäme. Diese hohe Rente kommt ja allerdings der Gesamtheit der Staatsbürger zu gut. Indessen wäre es doch sehr angebracht, wenn man sich gegenwärtig, wo es sich um die Belastung der Schiffahrt mit Abgaben handelt, solcher Versprechungen und ihrer Vergänglichkeit erinnern möchte.

Als dann vermittelst der neuerbauten Linie Berlin—Wetzlar, welche die östlichen mit den westlichen Staatsbahnen verband, die Konkurrenz gegen die Thüringische Bahn, die Berlin—Anhalter, Magdeburg—Halberstädter, Berlin—Potsdam—Magdeburger usw. aufgenommen werden konnte, vollzog sich der Uebergang sämtlicher bedeutender preußischer Bahnen in den Besitz des Staates.

* * *

Während diese Vorgänge sich in Preußen abspielten, war auch unser engeres Gebiet von denselben nicht verschont geblieben, und wir können, obgleich es sich um jetzt nicht mehr in Frage kommende Verhältnisse handelt, nicht unterlassen, auf sie einzugehen, weil sonst die weiteren Folgerungen unverständlich wären. Es sollen indessen nur einige markante Fälle hier erwähnt werden, wer sich für weiteres interessiert, wird dies in den alljährlich von der Verwaltung der Ludwigsbahn den Aktionären erstatteten Vorträgen ausführlicher finden. — Kurz nach Verstaatlichung der Rheinischen Bahn blieben am 1. Oktober 1880 plötzlich alle Sendungen von jenseits Bingerbrück nach Bayern, Österreich und darüber, welche bislang über Bingen-Mainz-Aschaffenburg gegangen waren, ohne irgend eine Vereinbarung oder Mitteilung aus. Sie wurden, obwohl über die hessischen Linien tarifiert, auf dem Umweg über Rüdesheim-Frankfurt-Hanau-Elm-Gemünden geleitet. In München hat man sich des Dankes für diese Umgehung der im deutschen Eisenbahnverein gültigen Fehlleitungsbestimmungen nicht lange erfreut. Da jedoch der unsinnige Weg über Elm-Gemünden nicht eingehalten werden konnte, so blieb später

die Ludwigsbahn mit dem kurzen Streckchen Hanau-Aschaffenburg beteiligt. Aber auch das fiel zum Nachteil Hessens aus, denn dieses Streckchen ging bei der Verstaatlichung an Preußen über.

Die Linie Frankfurt-Mannheim war 1880 in vollen Betrieb genommen worden und zwar hatte die Gesellschaft die Konzession von Hessen nur gegen Reduktion der für ihre sämtlichen garantierten Linien vereinbarten Staatsgarantie von 35000 fl. und 5000 fl. auf 28000 fl. und 3000 fl. pro Meile erlangen können, angeblich weil durch diese neue Linie der Main-Neckarbahn Konkurrenz erwachsen würde. Aber kaum war sie eröffnet, so erhielt sie, obwohl vielfach die tarifbildende kürzeste, kein Loth der betr. Verkehre, ja es wurden von da ab der Ludwigsbahn alle Transporte nach der Pfalz, Elsaß und darüber, die sie über Mainz-Worms bedient hatte, entzogen und der Main-Neckarbahn zugeführt. Und hiermit nicht genug, ging auch der Rheinisch-Süddeutsche Verkehr zum größten Teil über Frankfurt auf die Main-Neckarbahn über. So wurden vermittelst dieses angeblich hessischen Instituts die übrigen hessischen Linien und damit, wie wir später nachweisen werden, auch der hessische Staat so weit irgend möglich, um ihren berechtigten Anteil am Verkehr gebracht. Die hessische Regierung aber als Teilhaberin an der Main-Neckarbahn sah dem zu, ohne es ändern zu können, denn daß sie jene Reduktion der Garantie nicht in gutem Glauben verlangt hätte, ist doch nicht anzunehmen. Ebenso erging es der neuen Strecke Hanau-Eberbach, und den mit einem Kostenaufwand von 29 Millionen erbauten inneren nassauischen Linien wurden alle Transporte auf den weiten Umwegen über Oberlahnstein oder Gießen entzogen.

Es hat keinen Zweck, die einzelnen Vorgänge der Verkehrsentziehungen aufzuführen, die sich, wo nur immer möglich und ohne Rücksicht auf berechtigte Interessen des Publikums, wiederholten. Sie erregten, wie sich denken läßt, allgemeines Aufsehen. Besonders die immer wieder von Preußen angedrohten Kündigungen aller mit der Ludwigsbahn bestehenden Tarife, beunruhigten Handel und Produktion in hohem Grade. Die Verhandlungen der zweiten hessischen Kammer vom 6. März 1885 über „die Interpellation der Abgeordneten Theobald, Ellenberger, Jöckel, Möllinger, Osann, Schröder

und Wolfskehl, betr. den Konkurrenzkampf der preußiſchen Staatsbahn gegen die heſſiſche Ludwigsbahn“ geben ein anſchauliches Bild hiervon. Sie ſollen deshalb hier im Auszug folgen:

Herr **Wolfskehl**: M. H.! Es iſt nicht das erſte Mal, daß die Konkurrenzverhältniſſe zwiſchen der Heſſiſchen Ludwigsbahn und der Preußiſchen Staatsbahn uns beſchäftigen. Bereits vor mehreren Jahren war die Situation zwiſchen den beiden Bahnen eine ähnliche. Die Preußiſche Staatsbahn hat auch damals Kündigungen von Inſtradierungsvereinbarungen an die Ludwigsbahn vorgenommen und ſie mit der Entziehung von Verkehren bedroht, wenn auch nicht in dem Maße, wie es gegenwärtig der Fall iſt. Es haben damals Verhandlungen ſtattgefunden, die zu einem Abkommen geführt haben zwiſchen der Preußiſchen Staatsbahn, ſpeziell der Königl. Eiſenbahndirektion in Frankfurt a. M., und der Ludwigs-Eiſenbahn-Geſellſchaft, einem Abkommen, welches zwar weit entfernt geweſen iſt, die Ludwigsbahn im Beſitze derjenigen Verkehre zu belaſſen, welche ſie bis dahin, während des Beſtehens der früheren großen Preußiſchen Privatbahnen beſeſſen hat, das aber doch einigermaßen, wenn ich ſo ſagen ſoll, einen modus vivendi hergeſtellt hatte, der es der Ludwigsbahn ermöglichte, zu beſtehen, ihren Verkehrsaufgaben ferner einigermaßen zu genügen, auch ihren Aktionären eine, wenn auch nicht große, doch immerhin mäßige Dividende zu bieten.

Zu Ende September v. J. iſt nun plötzlich eine Kündigung der geſamten Vereinbarungen ſeitens der Preußiſchen Eiſenbahn-Verwaltung ausgeſprochen worden, eine Kündigung, die zum Teil ſchon mit dem 1. Januar d. J. in Kraft getreten iſt, zum anderen Teile aber für den 1. April in Ausſicht genommen war. Es handelt ſich darum, die Ludwigsbahn vollſtändig lahm zu legen, alle diejenigen Verfrachtungen, die mit Umgehung der Ludwigsbahn unter Benutzung der Preußiſchen Staatsbahnlinien bezw. unter Mitwirkung ſolcher nichtpreußiſchen Linien, die dazu die Hand bieten, ausgeführt werden können, alle dieſe der Ludwigsbahn vollſtändig zu entziehen, weiter aber auch den Verkehr an ſolchen Plätzen — ſog. Konkurrenzſtationen — an denen die Ludwigsbahn und die Preußiſche Staatsbahn beide Stationen beſitzen, möglichſt der Ludwigsbahn zu entziehen und zuerſt am Stationsort oder ſo nahe wie möglich an demſelben dem Publikum bezw. der Heſſiſchen Ludwigsbahn zuzuführen.

Ich bemerke von vornherein, daß es ſich nicht etwa darum handelt, als ſei die Ludwigsbahn nicht leiſtungsfähig, als habe ſie nicht bewieſen, daß ſie dem Bedürfnis des Verkehrs genügen könne, als ſei ſie nicht koulant genug, als beanſpruche ſie zu hohe Frachtſätze. Nein, m. H., es handelt ſich gerade um das Gegenteil, es wird der Ludwigsbahn zum Vorwurf gemacht, daß ſie dem Publikum zu viel entgegenkomme und dadurch das Publikum veranlaſſe, die Preußiſche Staatsbahn zu umgehen und ſeine Transporte der Ludwigsbahn zuzuweiſen. Es ſteht hier allein das fiskaliſche Intereſſe im Vordergrunde. Von dieſem Geſichtspunkte aus muß die ganze Frage erörtert werden.

Mir scheint der Hauptbeschwerdepunkt sich darauf zu konzentrieren, daß auf den Konkurrenzstationen, die Ludwigsbahn in den Augen des Publikums nun einmal einen gewissen Vorzug hat, mag das ihren besseren Einrichtungen, mag es ihrer größeren Koulanz usw. zuzuschreiben sein. Von preußischer Seite wird immer versucht, es auf heimliche Vergünstigungen, auf Beeinflussungen des Publikums zurückzuführen, für die aber, wie ich wiederhole, ein Beweis niemals geführt worden ist Außerdem ist ein sehr wesentlicher Punkt, in dem mir aber gleichfalls die Preußische Verwaltung im Unrechte zu sein scheint, die Frage der Tarife nach den Rheinhäfen der Ludwigsbahn, namentlich nach dem Gustavsburger Hafen. Es scheint das ein Hauptbeschwerdepunkt auf preußischer Seite zu sein, und es macht das doch einen sehr eigentümlichen Eindruck. Denn wenn es wahr wäre, daß die Ludwigsbahn dem Publikum ermöglicht, die Wasserstraße bis nach und von Gustavsburg zu benutzen, so ist das doch etwas, was im allgemeinen Interesse liegt, wie es nur freudig begrüßt werden muß. Heutzutage, wo man ja die Benutzung der Wasserstraßen auf alle mögliche Weise zu erleichtern sucht, für die ja gewaltige Summen in Aussicht sind, um dem allgemeinen Verkehre aufzuhelfen, macht es sich sehr eigentümlich, wenn eine Preußische Staatseisenbahn-Verwaltung sich für benachteiligt erklärt dadurch, daß diese Einrichtungen die Verfrachtung mittelst der Wasserstraße erleichtern und dadurch dem Publikum einen nicht geringen Vorteil bieten.

Aber abgesehen von diesen einzelnen Punkten, auf die ich nicht näher eingehen will ist das, was mir namentlich sehr unangenehm aufgefallen ist, der Ton, in dem dieser Schriftwechsel von preußischer Seite geführt ist, ein Ton, den näher zu bezeichnen ich Anstand nehmen muß, weil ich in der Tat nicht wüßte, wie ich unter Beobachtung dessen, was in parlamentarischen Verhandlungen üblich ist, denselben deutlich bezeichnen könnte. Ich kann nur sagen, daß gewissermaßen das Motto der ganzen Ausführungen im Lichte betrachtet das ist: „Denn ich bin groß und du bist klein“ und weiter: „Bist du nicht willig, so brauch' ich Gewalt“.

Wenn man sich nun fragt, worauf zielt das ganze Vorgehen, so glaube ich liegt die Antwort darauf sehr nahe. M. H.! Ich erinnere an die Verhandlungen in diesem Hause gelegentlich des Verkaufs der Main-Weser-Bahn. Damals wurde von vielen Mitgliedern dieses Hauses die Anschauung vertreten, daß der Preis, der von preußischer Seite geboten wurde, dem inneren Werte der Bahn nicht entspreche, daß der innere Wert, nach der Rente der letzten Jahre berechnet, um deswillen keinen richtigen Maßstab abgebe, weil diese Rente künstlich herabgedrückt worden war, eine Behauptung, die, so sehr sie damals bestritten worden ist, hinterher doch eine gewisse Bestätigung gefunden hat. Ich erinnere nur an eine Aeußerung des preußischen Herrn Eisenbahnministers im Abgeordnetenhause, bei Gelegenheit eben jenes Vertrages, wo er sagt, daß bei der Main-Weserbahn für eine Million Betriebsmittel mehr vorhanden seien, welche alsbald auf andere Bahnen übergeführt werden könnten! Nun

m. H., so war es damals bei der Main-Weserbahn. Es liegt eigentlich nicht fern, anzunehmen, daß das Schicksal der Hessischen Ludwigsbahn kein wesentlich anderes sein wird, wenn nicht von vornherein mit Nachdruck und Entschiedenheit dem entgegengetreten wird. Denn, m. H., wenn es erst einmal so weit gekommen ist, daß die Ludwigsbahn zur gehorsamen Dienerin der Preußischen Eisenbahn-Verwaltung geworden ist, so wird der nächste Schritt der sein, daß dasselbe Manöver bei der Main-Neckarbahn ausgeführt wird. Man wende mir nicht ein, daß die Hessische Regierung bei Letzterer beteiligt sei, das hat auch bei der Main-Weserbahn nicht gehindert, daß die Rente fortwährend herabsank und die Betriebsausgaben höher wurden, so daß schließlich der Verkauf als das einzig Notwendige bezeichnet wurde, wenn er auch hier in diesem Hause nur mit großen Schwierigkeiten genehmigt worden ist. Dahin wird es kommen, wenn die Sache in dieser Weise weiter geht.

Was aber hauptsächlich in Betracht kommt, das sind die **politischen** Nachteile. Denn, m. H., ein solches Auftreten von Seiten des größten deutschen Bundesstaates gegen einen kleinen Bundesstaat — ich spreche direkt von Auftreten gegenüber einem Staate, da der Hessische Staat mit der Ludwigsbahn innig verwachsen ist — ein solches Auftreten muß das Gefühl der Zusammengehörigkeit, der Reichseinheit notwendig schädigen. Es kann nicht ausbleiben, daß eine Schwächung dieses Gefühles eintritt, wenn man sieht, daß dieses Band, welches alle Völker und Länder Deutschlands umschlingt, nicht so stark sein soll, um die Vergewaltigung eines kleinen Staates durch einen großen verhüten zu können.

Herr Dr. **Schröder**: M. H.! Ich glaube, daß das ganze hohe Haus mit Genugtuung die erste Erklärung und auch die jetzige Aeußerung des Herrn Präsidenten des Finanzministeriums vernommen hat. Indem die Interpellanten — der ganze erste Ausschuß — sich veranlaßt sahen, diese Frage an die Großherzogliche Regierung zu richten, hat der Gegenstand, wie ich glaube, von vornherein Ihnen gegenüber und auch dem Lande gegenüber diejenige Bedeutung erhalten, die er in der Tat verdient und wie sie ihm auch von dem Regierungstische aus beigelegt wird.

M. H.! Es hat Herr Wolfskehl zugleich hingewiesen auf frühere Verhandlungen in diesem Hause, als es sich um den Verkauf der Main-Weserbahn handelte. Ja nicht ohne gewissen Schmerz kann man daran zurück denken, nicht weil sie verkauft wurde, sondern in welcher Weise sie verkauft wurde. Die ganze Eisenbahn-Politik Hessens in den letzten zwei Jahrzehnten, möchte ich als eine solche der verpaßten Gelegenheiten kennzeichnen. Ob die Zukunft der Hessischen Ludwigsbahn in den Händen des Hessischen oder des Preußischen Staates liegen werde, will ich dahin gestellt sein lassen. Wir als Bewohner Hessens und als Mitgaranten für eine Reihe von Strecken der Ludwigsbahn haben das vitalste Interesse daran, dafür zu sorgen, daß die Ludwigsbahn in jedem Sinne leistungsfähig bleibe. Die

Ludwigsbahn hat hinsichtlich der kommerziellen Seite ihrer Aufgabe immer ihre Schuldigkeit getan und sie ist in der Beziehung in der Tat in Süddeutschland ein Muster gewesen, und nicht erst von heute oder gestern, sondern die ganze Parkus'sche Verwaltung war eine achtunggebietende, welche die Landesteile im Einzelnen dem Eisenbahnverkehr erschlossen und zugleich miteinander verbunden hat, deren ganze Tätigkeit eine hervorragende war.

Herr Metz-Darmstadt: M. H.! Es gereicht mir zur großen Befriedigung, daß in einer so hochwichtigen Angelegenheit sowohl von Seiten der Regierung wie von Seiten der Redner, die bisher sich ausgelassen haben, der politische und nationale Gesichtspunkt in den Vordergrund gestellt und mit ganz besonderem Nachdruck betont worden ist.

M. H.! Herr Wolfskehl hat den Ausdruck „Vergewaltigung" gebraucht und ich glaube, daß dieser Ausdruck nicht zu viel ist. Wenn ein Staat von einem anderen niedergeworfen wird, der mit siegreicher Armee vorgeht und das Schwert des Brennus in die Wagschale werfen kann, da muß man sich das gefallen lassen, aber, daß man sich auch eine derartige Vergewaltigung gefallen lassen soll von einer Eisenbahnverwaltung, *das geht über das hinaus, was wir bis jetzt im Deutschen Reiche und im früheren Bunde erlebt haben*, und, m. H., daß die Interessen des Hessischen Staates in dieser Frage aufs innigste mit denen der Ludwigsbahn verknüpft sind, darüber kann nicht der geringste Zweifel bestehen.

In der Reichsverfassung ist vorgesehen, daß die Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwaltet werden sollen. M. H. Vergleichen Sie nun mit dieser Vorschrift des Grundgesetzes des neuen Reichs das Vorgehen der Preußischen Eisenbahnverwaltung oder der Frankfurter Direktion, wie es von dem Herrn Wolfskehl näher dargelegt worden ist. Ich bin der Ansicht, daß es, falls andere gesetzliche Mittel nicht durchschlagen sollten, vielleicht von der Regierung angezeigt sein würde, *von dem Art. 76 der Verfassung Anwendung zu machen und die Sache durch den Bundesrat zur Entscheidung gelangen zu lassen.*

Herr Dr. Osann: M. H.! Das preußische Verfahren harmoniert sehr wenig mit den Grundsätzen, die s. Z. in Preußen von demselben Herrn Minister aufgestellt worden sind und zwar gerade bezüglich des Vorgehens der Preußischen Regierung gegenüber den Privatbahnen. Derselbe bezeichnet in seiner Denkschrift vom 5. Dezember 1880, nachdem er die Nachteile der angeblich ausschließlich auf ihren finanziellen Gewinn bedachten Privat-Eisenbahnen hervorgehoben hatte, als die erste Aufgabe der Staatsbahnverwaltung, „die nachhaltige Beseitigung der mit dem bisherigen Konkurrenzbetrieb verbundenen wirtschaftlichen Verschwendung und gleichzeitigen Verkümmerung der Verkehrsinteressen", „die Befreiung des Verkehrs von lästigen bisher im Sonderinteresse der einzelnen Bahnen begründeten Auflagen", „die möglichste Ausdehnung der direkten Expeditionen", die

„einheitliche Leitung des Verkehrs über die leistungsfähigsten, die schnellste und billigste Beförderung bietenden Routen". Der Minister fährt dann weiter: „Die notwendigen Folgen hiervon (von dem Bestreben der früheren Privatbahnen, „die Transporte so lange wie möglich auf den eigenen Linien, auch auf längeren und dem Transport ungünstigeren Routen zu erhalten") waren die erheblichsten Umwege, die Verteuerung der Betriebsausgaben und die Verzögerung der Transporte. Durch die Verstaatlichung sei die Eisenbahn-Verwaltung nunmehr in der Lage, die Transporte lediglich über diejenige Strecke zu leiten, welche vom Standpunkte der Betriebstechnik sich als die leistungsfähigste erweist, d. h. mit tunlichst geringen Kosten die regelmäßigste und schnellste Beförderung ermöglicht. Dieselbe wird in der Regel, sofern nicht die Rücksichten auf besondere Betriebsverhältnisse Ausnahmen bedingen, mit der kürzesten Route, welche fortan auch für die Tarifbildung maßgebend ist, zusammenfallen".

Es müssen diese Aeußerungen, ich will nicht sagen dem Herrn Eisenbahn-Minister, aber der Eisenbahn-Verwaltung in Frankfurt aus dem Gedächtnis gekommen sein, denn was die Herren beginnen, ist ja gerade der Widerspruch alles dessen, was als das zu Erstrebende bezeichnet wird.

Welche Gründe im Hintergrund stehen, wissen wir nicht. Herr Wolfskehl hat einige angedeutet. Mir sind in der Beziehung andere Mitteilungen geworden, aber es stimmt in einem Punkte mit dem überein, was Herr Wolfskehl gesagt hat. Mir ist mitgeteilt worden, daß die nächste Ursache die Erlangung der Möglichkeit der Einwirkung auf die Verhältnisse des Rheinhafens Gustavsburg sei. Man wolle Einfluß haben auf die Tarife, die mit der Wasserverfrachtung in Gustavsburg zusammenhängen. Diese hat eben die Ludwigsbahn vollständig in der Hand, und alle diese Mäkeleien und Nörgeleien, es ist eigentlich mehr, sollen wesentlich zusammenhängen mit dem Bestreben, einen Einfluß zu haben, auf die Gustavsburg. Das ist ganz begreiflich, weil, wie ich höre, auf der Gustavsburg sich ein so bedeutender Verkehr entwickelt hat, daß derselbe von der Preußischen Eisenbahn-Verwaltung mit großer Mißgunst angesehen worden ist.

M. H.! Wenn in dieser Weise zwei Privat-Gesellschaften sich befehden würden, glauben Sie nicht, daß Veranlassung gegeben wäre, auch ohne weiteres von Reichswegen sich mit der Sache zu beschäftigen, gerade weil die Reichsverfassung vorschreibt, daß die Bahnen wie ein einheitliches Netz verwaltet werden sollen.

M. H.! Es sind aber nicht bloß die Schäden, die in Wirklichkeit demnächst eintreten werden, sondern es kommen auch die Schäden in Betracht, die schon durch diese fortwährenden Nörgeleien und Drohungen entstehen, und nicht bloß der Ludwigsbahn, sondern auch den Privaten. Man weiß nicht, werden diese Tarife wirklich definitiv gekündigt bleiben oder in welcher Weise werden die Kündigungen wieder aufgehoben oder beschränkt. Und diese Ungewißheit ist schon an und für sich ein ganz bedeutender Nachteil, der auf die Ludwigsbahn und auf die Be-

völkerung fällt. Und deshalb ist absolut keine Zeit zu verlieren, diese Angelegenheit zu erledigen, und ich hoffe, daß es der Regierung gelingen wird, bessere Zustände zu schaffen, und meine, daß die Gesichtspunkte, die schon wiederholt betont worden sind, wesentlich mitwirken müssen, um diesen Zuständen ein Ende zu machen. Denn es geht absolut nicht an, ein solcher Krieg, den der große Gegner, die Preußische Eisenbahn, gegen unser kleines Hessen führt. Es muß unter allen Umständen diesen Vorkommnissen entgegengetreten werden, und ich hoffe, daß unsere Bestrebungen, die nur darauf hingehen, den Zustand, der naturgemäß sich entwickelt hat, für die Hessische Ludwigsbahn, den Hessischen Staat und die Einzelnen, die mit der Ludwigsbahn in Verkehr stehen, zu erhalten, von Erfolg begleitet sein werden.

Sämtliche Redner, denen sich noch die Herren Wasserburg und von Rabenau in gleichem Sinn anschlossen, sprachen sich sowohl nach der finanziellen und allgemein wirtschaftlichen, als auch nach der politischen Seite offen über das Verhalten der preußischen Eisenbahnverwaltung aus. Ganz besonders war es auch die gewalttätige Art des Auftretens der damaligen Eisenbahndirektion Frankfurt, welche unsere Abgeordneten empörte.

II.

Sollte man glauben, daß dieſelben Herrn Abgeordneten, welche ihrem Urteil über die Abſichten und das Verfahren des heutigen Partners hier, wie ſchon beim Verkauf der Main-Weſerbahn ſo rückhaltlos Ausdruck gegeben hatten, 10 Jahre ſpäter den Gemeinſchaftsvertrag mit ihm gutheißen und teilweiſe ſogar mit allem Nachdruck erſtreben würden, der die durch jene Verkehrsentziehungen der Privatgeſellſchaft entſtandenen Verluſte dauernd dem Land Heſſen aufbürdet! Aber ſchon die etwas verklauſulierten Aeußerungen des Miniſterialpräſidenten Weber ließen darauf ſchließen, daß bereits in den am 6. und 7. Februar 1885 in Eiſenach ſtattgehabten Beſprechungen von Delegierten beider Regierungen Heſſen Vorſchläge zum gemeinſamen Vorgehen gegen die Privatgeſellſchaft gemacht worden waren. Dies beſtätigte auch eine Aeußerung des Miniſters Finger in der denkwürdigen Sitzung der zweiten Kammer vom 23. Juli 1896. Doch ſei dem, wie ihm wolle; es änderte ſich allgemach die Stellungnahme der Regierung und nicht weniger auch diejenige der maßgebenden Partei in der Landesvertretung. Die alljährliche Debatte über den Zuſchuß zu den garantierten Linien gab, obgleich dieſer ſchließlich nur noch 250000 Mk. betrug, Anlaß zu den heftigſten Angriffen gegen die Geſellſchaft, welche u. a. dieſe zu einer öffentlichen Verwahrung nötigten.

Aber die Zeit ſachlicher Erwägung war vorbei. Bereits hatte Herr Freiherr von Heyl zu Herrnsheim im Verein mit Sr. Erlaucht dem Grafen von Solms-Laubach von Herrn Profeſſor Dr. Georg Meyer, dem damaligen Führer der ſüddeutſchen Nationalliberalen, ein ſtaatsrechtliches Gutachten verfaſſen und mit „vertraulich“

den Parteifreunden zuſtellen laſſen, das in die Schlußſätze auslief:

„Wenn eine ſolche Verſtändigung, (mit Preußen über das gemeinſame Vorgehen), die in dieſem Falle gewiß nicht ſchwer herzuſtellen ſein wird, erreicht worden iſt, dann genügt es, wenn ſeitens der Großh. Regierung an die Ludwigsbahn die Erklärung ergeht, daß Heſſen nach Maßgabe der Konzeſſionsurkunden die betr. Linien auf den Staat übernehmen wolle. Die Regierung würde in der Lage ſein, die näheren Modalitäten der Verſtaatlichung zu regeln, namentlich auch über den Umfang der zu übernehmenden Vermögensobjekte, Vermögensrechte, Verbindlichkeiten Beſtimmungen zu treffen. Die Regierung hätte ferner bis zum Tage der Uebernahme die Entſchädigungsſumme feſtzuſetzen und an dieſem Tage zur Verfügung der Geſellſchaft zu halten. Sie könnte ſich zur Not zwangsweiſe in Beſitz der betr. Linien ſetzen und würde dann ruhig abzuwarten haben, ob die Geſellſchaft wegen der Höhe der Entſchädigung einen Rechtsſtreit bei den Gerichten erhöbe. Um aber der Geſellſchaft gegenüber noch ſicherer zu gehen, könnte man in Erwägung ziehen, die Verſtaatlichung unmittelbar durch Geſetz auszuſprechen. Das Geſetz würde die Höhe der Entſchädigung normieren und alle zweifelhaften Fragen regeln. Ein ſtaatsrechtliches Bedenken gegen ein ſolches Geſetz iſt nicht vorhanden".

Zu gunſten dieſes Herrn Profeſſors des Staatsrechts darf man annehmen, daß er wohl nicht daran gedacht hat, wie ein Prozeß mit dem allmächtigen Fiskus um 225 Millionen ausſähe, was er koſten würde, woher unparteiiſche Sachverſtändige zu nehmen wären uſw. und wer gar den Ausgang desſelben erleben würde. Auch hätte der Herr Profeſſor erwägen dürfen, ob ſich wohl ſ. Zt. jemand bereit gefunden haben würde, einen Pfennig für Eiſenbahnen aufs Spiel zu ſetzen, in der Vorausſicht ſolchen ſpäteren Vorgehens der Staatsgewalt. Die Berufung auf Staatshoheit und auf Konzeſſionsbeſtimmungen gewinnt doch einen anderen Anſchein, wenn man ſich erinnert, wie gemeiniglich Eiſenbahnen entſtehen, wie von allen Seiten Gemeinden, Privatintereſſenten, Vereine, Kreiſe, Komitees und zuletzt nicht zum wenigſten die ſtaatlichen Organe ſelbſt mit Bitten, Verſprechen und Drohen ſchieben und drängen, bis dann endlich die Sache mit ſchweren Opfern zu Stande kommt. So iſt es doch bei vielen Linien der Ludwigsbahn gegangen. Wer hätte die Geſellſchaft denn hindern können, auf ihren wenigen guten Linien ſitzen zu bleiben, wie es die Main-Neckar-

bahn während ihrer ganzen Lebensdauer getan hat? Aber abgesehen davon, sind denn Konzessionsbestimmungen und Hoheitsrechte Freibriefe für den Fiskus, über den Staatsbürger herzufallen und ihm die Haut über die Ohren zu ziehen, bis sich vielleicht ein Richter findet, der sich seiner annimmt? So läge es doch, wenn nach dem Rezept des Herrn Professor Meyer verfahren würde. Mit diesen gutachtlichen Anschauungen hat denn auch Herr Staatsrat Professor Dr. Laband in seiner ausgezeichneten Denkschrift von 1893 gründlich aufgeräumt, und selbst die kgl. preuß. Regierung hat sich bei keiner ihrer vielen Verstaatlichungen jemals zu den Rechtsbegriffen des Herrn Dr. Meyer und seiner Auftraggeber bekannt.

Der Ausgang ist bekannt. Ein größerer Teil der Strecken war rückkauffällig, der kleinere noch nicht und bei gemeinschaftlichen Bahnhöfen und Verschiedenem war dies streitig. Auch bestanden sonst Streitfragen genug. Nachdem aber anfangs 1896 der kgl. preuß. Minister abermals und zwar diesmal mit der Motivierung sämtliche Tarife gekündigt hatte, die hessische Regierung habe die Absicht kundgegeben, die Linien der Ludwigsbahn in Eigentum übernehmen zu wollen — als ob dies mit den Tarifen zunächst irgend etwas zu tun gehabt hätte —, kam endlich das mehr als 15jährige Ringen zu Ende, gerade als die Gesellschaft nach 20 Jahren zum erstenmal wieder in der Lage war, einen Bruchteil über 5% Dividende zu gewähren.

Wer den Verfasser kennt, wird begreiflich finden, wenn in Vorstehendem manches aus eigner Erfahrung nachklingt. Anschauungen anderer Richtung sind ja oft genug zum Worte gekommen, und an tendenziösen Publikationen derselben Art fehlt es auch heute noch nicht.

* * *

Daß der pekuniär äußerst günstige Erwerb der Ludwigsbahn bei den hessischen Ständen keinerlei Anstand finden konnte, war selbstverständlich. Anders lag es mit dem gleichzeitig abgeschlossenen Gemeinschaftsvertrag. Man hatte sich doch vielfach einen anderen Ausgang gedacht, als diese Uebergabe auf Gnade oder Ungnade an einen Partner, dem gegenüber man nach den früheren Erfahrungen allen Grund hatte, Vorsicht zu üben. Es hätte

OF THE
UNIVERSITY
OF
CALIFORNIA

ja auch der hessischen Regierung besser angestanden, im Verein mit der inländischen Bahn, die doch einen Anspruch auf Schutz gegen Mißhandlung von außen hatte, die Interessen des Landes zu fördern und eine möglichst selbständige Eisenbahnpolitik zu treiben. Geradezu unbegreiflich ist es, wie man in so vielen Fällen den Wünschen Preußens willfährig war, ohne sich für die inländischen Eisenbahninteressen, deren gedeihliche Zukunft man doch im Auge haben mußte, irgend welche Zugeständnisse und Sicherheit auszubedingen. Die Main-Weserbahn wurde verkauft, die Linie Friedberg—Hanau an Preußen abgegeben, die Bebraer Bahn über hessisches Gebiet nach Frankfurt geführt, und selbst die ganz nutzlose Linie Lollar—Wetzlar, welche Gießen umgehen sollte, zugelassen, ohne nur den Versuch zu machen, sich einen festen Punkt in Frankfurt zu sichern. Man ließ sich eben von einer Position in die andere schieben. Und damals lag doch die Wendung, welche die hessischen Eisenbahnverhältnisse nachträglich genommen haben, noch ungeahnt in weiter Ferne.

Obwohl alle diese trefflichen Gelegenheiten verabsäumt worden waren, wäre es doch nicht ausgeschlossen gewesen, Vereinbarungen zu treffen, durch welche ein mehr selbstständiges hessisches Eisenbahnnetz gewährleistet werden konnte. Der Stütz- und Angelpunkt eines solchen wäre ein Betriebsdomizil in Frankfurt gewesen. Die Ludwigsbahn besaß 1/3 des Hauptpersonenbahnhofs, sowie einen eigenen großen Güterbahnhof nebst ausgedehnten Geländeflächen daselbst, ferner den Ostbahnhof und einen solchen in Sachsenhausen, dazu die Sympathie der Frankfurter, wie Oberbürgermeister Miquel, der die Vorteile der Konkurrenz zu schätzen wußte, oft betonte. Es sind auch der hessischen Regierung wohlbegründete Darlegungen zugegangen, wie ein solches mehr selbständiges Netz geschaffen werden konnte, ohne daß darunter der große Durchgangsverkehr im mindesten gelitten hätte. Auch hätte es in Hessen gewiß nicht an geeigneten Kräften gefehlt, des Landes Aufgaben und Pflichten selbst zu übernehmen. Unser Beamtenstand ist durchaus intakt und rekrutiert sich durchweg aus gesunden, mit wirtschaftlichen Aufgaben in Fühlung stehenden Kreisen. Wir Hessen hätten wahrlich nicht schwächlich

abdanken und unsere Arbeit von Anderen schaffen lassen müssen.

Aber was konnten diese und andere durchaus berechtigte Einwendungen noch helfen! Gegen die geradezu fanatische Selbstentäußerungssucht in der maßgebenden nationalliberalen Partei, der auch die damalige Regierung unbedingt Folge leistete, kamen sachliche Erwägungen nicht mehr auf. Der Ausschußbericht von Herrn Wolfskehl verhehlt sich alle diese Bedenken nicht und ist in recht elegischem Ton gehalten. Herr Dr. Schröder behielt sich sogar „alles Weitere bei der Raschheit, mit welcher die Angelegenheit behandelt werde, für die Verhandlungen im Plenum und auch seine schließliche Abstimmung vor". Aber die Herren hatten Eile, eine Art Hypnose hatte sich ihrer bemächtigt und alle Bedenken verscheucht. Dieser enorm wichtige und folgenschwere Vertrag wurde in 2 Sitzungen am 22, und 23. Juli 1896 durchgepeitscht; die ausschlaggebende Partei beschränkte sich in der Hauptsache darauf, die sehr lebhafte Opposition durch Zwischenrufe zu unterbrechen und sie nieder zu stimmen. In der Ersten Kammer glaubte Herr von Heyl die Annahme des Vertrages seinen Herrn Kollegen durch eineu Dithyrambus auf den damals vielfach vorgeschützten Vergleich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft mit der Gründung des Zollvereins schmackhaft machen zu sollen. Allein das war ein recht deplaziertes Beginnen. Schon 30 Jahre früher war der „Deutsche Eisenbahnverein" gegründet worden, der ganz Deutschland und Österreich-Ungarn nebst einigen anschließenden Bahnen, das ganze europäische Eisenbahnwesen dominierend umfaßte und längst einheitliche Bestimmungen sowie möglichst gleichartige Tarife vereinbart hatte. Man war schon lange in direkten Wagen von Frankfurt nach Paris, von Mainz nach Berlin, von Köln nach München usw. gefahren. Und diese viel genannte Gemeinschaft, vorab die Scheidung der Bahnen nach politischen Grenzen, hat eher den inneren Zusammenhalt derselben im In- und Ausland erschwert als gefördert. Es hat sich denn auch trotz der Sirenengesänge des Herrn von Heyl und preußischerseits des Herrn Ferroviarius noch niemand gefunden, der in diese preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft hätte eintreten wollen.

Anders freilich läge es in unserem deutschen Eisenbahnwesen, und der Lösung solch häßlicher Streitfragen, wie sie jetzt im zweiten Teil dieser Darstellung vorgebracht werden müssen, wären wir überhoben, wenn der Vergleich mit dem deutschen Zollverein, zu dessen Gründung Hessen s. Zt. allerdings in anerkennenswerter Weise beigetragen hatte, auch in seinen Konsequenzen anerkannt und durchgeführt werden wollte. Wenn etwa, gleichwie die Erträgnisse der Zölle, einerlei, wo und wie sie entstehen und eingehen, auf alle deutschen Staaten nach Maßgabe ihrer Bevölkerungszahl verteilt werden, auch die Erträgnisse der Eisenbahnen, soweit sie die Betriebskosten, Zinsen, Tilgung und schließlich auch einen gewissen Unternehmergewinn übersteigen, als das Ergebnis der Produktion und Konsumtion Aller, auch der Allgemeinheit gleichmäßig zugute kämen, wie dies mit den Erträgnissen der Post, der Reichsstempel und anderen Reichssteuern, ja in umgekehrter Richtung auch mit den Matrikularbeiträgen und der Blutsteuer der allgemeinen Wehrpflicht ohne allen Anstand geschieht. und als ganz selbstverständlich angesehen wird. Aber von diesen Konsequenzen des Gemeinschaftsvertrages schwiegen die Herren von Heyl und Ferroviarius, so sehr sie auch sonst den Vergleich mit der Gründung des deutschen Zollvereins zu fruktifizieren suchten.

Das wäre doch einmal ein sehr naheliegender, wahrhaft nationaler Gedanke gewesen, und bei einer solchen Ordnung der Dinge könnten Eigentumsrechte, Selbstbestimmung und manche berechtigte Eigenart ohne wesentliche Einschränkung fortbestehen. Für die weitere Regelung, die wohl nicht so einfach, indessen doch nicht schwieriger läge, als manche andere inzwischen geordnete Materie, hätten wir in den Ergebnissen der deutschen Eisenbahnstatistik Unterlagen und Wegweiser genug. Die Scheinkompetenzen unseres jetzigen Reichseisenbahnamtes würden dann allerdings nicht genügen. Es müßte schon das von dem Verein gemeinsamer wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen s. Zt. so lebhaft erstrebte Reichseisenbahngesetz nebst Reichseisenbahngerichtshof ins Leben gerufen werden, damit nicht, wie jetzt, die gesunden Fortschritte im national einigenden Sinn immer wieder am allmächtigen Finanzpartikularismus abprallten. Dann strömte wohl auch wieder

einmal neuer Dampf und neues Leben in die alte Reichsmaschine, die doch allgemach wie jene des seligen Bundestags im Sumpf des kleinlichsten Fiskalismus einzurosten droht; dann kämen wir auch über so manche Widerwärtigkeiten hinaus, die heute vielen, und nicht bloß in Hessen, die Freude am Reich vergällen.

* * *

Vorerst aber müssen wir uns mit unseren realen Verhältnissen beschäftigen. Gehen wir also zu den finanziellen Ergebnissen der Gemeinschaft über, denn diese sollen das Endziel unserer Darstellung sein, so muß anerkannt werden, daß dieselben, wie sie alljährlich publiziert werden, bis jetzt durchaus erfreulich in die Erscheinung getreten sind. Die Eisenbahneinnahmen Hessens übersteigen die Verzinsung seiner Eisenbahnschulden alljährlich um mehrere Millionen, und es ist wahrscheinlich, daß dies trotz des steigenden Zinsfußes und dem nach den neuesten Erklärungen des preußischen Verkehrsministers bestimmt zu erwartenden Sinken der Rente bei der seitherigen Finanzgebarung noch für einige Zeit, wenn auch nicht in gleicher Höhe, fortdauern wird. Es läge also gewiß kein Grund zu Besorgnissen vor, wenn nicht die Sache auch andere minder erfreuliche Seiten hätte, und das sind vor allem die enormen Schulden, die Hessen inzwischen zur Vervollständigung seines Eisenbahnnetzes gemacht hat, bezw. hat machen müssen.

Bevor wir jedoch dieser recht bedenklichen Entwicklung unserer Eisenbahnzustände näher treten, erscheint es geboten, eine andere vielfach ins Vordertreffen geführte Ansicht zu berichtigen. Es wird nämlich immer noch behauptet, die erwähnten finanziellen Erfolge seien dem für Hessen besonders günstigen Vertragsverhältnis d. h. den Opfern, welche Preußen bringe oder auch dessen der Gütererzeugung ungemein förderlicher und dabei besonders wirtschaftlicher Betriebsführung zu danken. Das grade Gegenteil ist richtig. So hatte ein hessischer Abgeordneter vor einiger Zeit im Reichstag Beschwerde geführt über die Vernachlässigung hessischer kommerzieller Interessen durch die preußischen Eisenbahnverwaltungen, dabei

aber die günstigen finanziellen Erfolge des Gemeinschaftsvertrages hervorgehoben. Das gab einem neugebackenen ostpreußischen Freiherrn Anlaß, sich über die Undankbarkeit und Nörgeleien der Kleinen zu entrüsten, für die Preußen so große Opfer bringe usw. Hätte ersterer die wahre Sachlage gekannt, so würde er wohl nicht von finanziellen Vorteilen gesprochen haben. Bezeichnender jedoch für den Geist, mit dem wir hier zu rechten haben, ist, daß derselbe Freiherr ganz vergessen zu haben scheint, wie grade er s. Zt. als einfacher Assessor unter dem Tarifreferenten der Königl. Eisenbahndirektion Frankfurt jene Maßregeln gegen die Ludwigsbahn betrieb, gegen welche sich vorzugsweise die von dem Abgeordneten Wolfskehl erhobene Beschwerde über die Art des Vorgehens richtete.

Daß von Preußen verständigerweise keine Opfer zugunsten anderer verlangt werden können, braucht nicht weiter ausgeführt zu werden, und daß seine Betriebsführung nicht billiger, sondern wesentlich teurer als die der früheren Privatbahn geworden ist, haben wir neuerdings vom Minister Breitenbach erfahren, der im Abgeordnetenhaus für das Jahr 1907 einen Betriebskoeffizienten von 67% in Aussicht stellte. Im Jahr 1895/6 betrug er allerdings noch gleich dem der Ludwigsbahn rund 54%. Es ist deshalb auch unverständlich, warum im § 9, Abs. 3 des Gemeinschaftsvertrages eine Herabsetzung der Erträgnisse der Gesellschaft um volle 8% gefordert und zugestanden wurde, denn hierdurch reduziert sich die hessische Teilungsziffer um volle 594,247, diejenige Preußens jedoch nur um 189,965.

Hessens anscheinender finanzieller Gewinn aus der Neuordnung seiner Eisenbahnverhältnisse liegt ausschließlich in dem billigen Erwerb der Ludwigsbahn und in der starken, ganz allgemeinen Steigerung des Verkehrs. Zu diesem billigen Erwerb verhalf zunächst der außerordentlich niedere Zinsfuß z. Zt. der Verstaatlichung, welcher die Ausgabe von 3% igen Staatsanleihen zu 97 ermöglichte, so daß cirka 84 Millionen 4% iger Obligationen der Gesellschaft nnter Zuzahlung von 3 Mark in 3% ige Konsols umgewandelt werden konnten. Die Gesellschaft hatte, um ihre Zinsen-

last zu verringern, mehrmals bei der Regierung um Ermächtigung zur Umwandlung ihrer 4%igen Anleihen in wenigstens 3½%ige nachgesucht, war aber „aus allgemein wirtschaftlichen Erwägungen“ stets abgewiesen worden. Allein diese Sorge der hessischen Staatsregierung um Hochhaltung des Zinsfußes aus allgemeinen wirtschaftlichen Gründen verflüchtigte sich alsbald, wie die verblüfften Besitzer zu ihrem Schaden wahrnahmen, als diese Anleihen in Staatsbesitz übergingen. Sie wurden nicht auf 3½ sondern gleich auf 3% herabgesetzt. Nach heutigem Kurs erhielten die Besitzer kaum über 83 für voll eingezahlte 100. In gleicher Weise wurden die 112 Millionen Aktien mit 3%igen Konsols unter Zuzahlung von 3 Mk. und Überzahlung von etwa 17 Mk. abgefunden. Das wäre heute kaum über pari für ein Wertpapier, das nicht lange vorher mit 135 an der Börse gehandelt worden war. Diese an sich berechtigte Ausnutzung des Zinsfußes haben die erwerbenden Staaten mit vollem Erfolg durchgeführt.

Außerdem trug zur Verbilligung des Kaufpreises die schon erwähnte Reduktion der Rückkaufsumme vom 25fachen auf das 20fache des Reinertrages bei, während der Zinsfuß zur Zeit des Abschlusses das 32fache erfordert hätte. Eine andere Streitfrage drehte sich um den Begriff Reinertrag oder Betriebsüberschuß, welche recht wesentliche Konsequenzen hinsichtlich Abfindung der Obligationäre zur Folge hatte. Besonders nachteilig war aber für die Gesellschaft, daß die noch nicht rückfälligen Objekte, die großen Bahnhöfe in Mainz und Frankfurt, die Hafenbauten in Gustavsburg, die jüngsten Strecken 2c. mit zusammen etwa 45 Millionen Mk. Anlagekapital noch lange nicht zu normalen Erträgen gekommen waren, aber doch nicht für sich weiter betrieben werden konnten. An allen diesen Vorteilen partizipierte selbstverständlich nach Maßgabe seines Anteils an der hessischen Ludwigsbahn auch Preußen; ein Opfer zu gunsten Hessens hat es gewiß nicht gebracht.

* * *

Ganz anders liegt es aber hinsichtlich der vielerwähnten Verkehrsentziehungen. Sie haben allerdings den Ankauf der Bahn durch Schmälerung ihrer Rente für beide Staaten verbilligt, aber

sie kamen früher auf Kosten der Ludwigsbahn und kommen jetzt auf Kosten des Besitzers der geschädigten Linien, also des hessischen Staates, ausschließlich Preußen zugut. Dieser Kardinalpunkt des ganzen Verhältnisses oder sagen wir besser — Mißverhältnisses — ist sehr einfach nachzuweisen. Nach Artikel 8 bezw. 3 des Gemeinschaftsvertrages sind die Reineinnahmen des gemeinschaftlichen preußisch-hessischen Netzes auf Grund von Teilungsziffern zwischen beiden Staaten zu teilen, welche sich aus den wirklichen Einnahmen des Betriebsjahres 1894 zusammen setzen. Die hessische Teilungsziffer bestand neben dem Reinertrag der Oberhessischen Bahn und dem hessischen Anteil aus der Main-Neckarbahn in dem auf Hessen entfallenden Teil des Betriebsüberschusses der Ludwigsbahn für 1894. Dieser Betriebsüberschuß betrug nach dem Jahresbericht der Gesellschaft 9 761 363 Mk. und ist genau mit dieser Zahl als Grundlage der Teilungskoeffizienten für die zukünftigen Erträgnisse des Gesamtnetzes in die Berechnung übernommen worden. Es ist also der wirkliche Betriebsüberschuß der Gesellschaft ohne irgend welche Berücksichtigung ihrer Verluste aus den vorausgegangenen Verkehrsentziehungen als Basis der zukünftigen Verteilung festgelegt worden, d. h. Preußen hat den Gewinn aus den Verkehrsentziehungen, welcher vorher in den Betriebsüberschuß seines großen Netzes geflossen war, auch für die Zukunft für sich in Anspruch genommen, oder mit anderen Worten: der Verlust, welchen die Ludwigsbahn aus den Verkehrsentziehungen erlitten hat, wurde dauernd auf Hessen als Besitzer der geschädigten Linien übertragen.

Dieser wirkliche Betriebsüberschuß der Gesellschaft ist dann nach einem Maßstab auf beide Staaten verteilt worden, der sich auf die Ausscheidung des Betriebsüberschusses des Jahres 1889 gründet. Die Gesellschaft hatte auf Wunsch der Großh. Regierung alle Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1889 bis in alle Einzelheiten auf ihre hessischen, preußischen, badischen und bayrischen Strecken und Streckenteile mit einigen weiteren Unterabteilungen berechnen lassen, was nach mehrjährigen mühseligen Arbeiten zu Ende gebracht wurde. Das aus dieser Berechnung sich ergebende Verhältnis zwischen den an Preußen und den an Hessen übergegangenen Strecken- und

Streckenteilen der Ludwigsbahn wurde dann auf das Ergebnis des Jahres 1894 ausgeschlagen und bildete somit die Grundlage für die Auseinandersetzung der späteren Anteile am Reingewinn. In der Vorlage Großh. Regierung an die Stände vom 9. Juni 1896 sind zwar Preußen einige Hunderttausend Mark mehr und ebensoviel Hessen weniger zugerechnet worden, wie überhaupt der große Partner in dem Vertrag nirgends zu kurz gekommen ist; allein jener Rechenfehler wird wohl später mit einigen kleinen aber nicht prinzipiellen Aenderungen berichtigt worden sein. Auch aus diesem Teilungsverhältnis geht also mit aller Bestimmtheit hervor, daß die bekannten Ablenkungen in keinerlei Weise zu gunsten Hessens redressiert worden sind. Hessen erhält also aus den jetzt wieder auf die früheren Strecken zurückgeleiteten Transporten keinen Anteil. In welchem Umfang aber diese Rückleitung jetzt stattfindet, möge man aus dem Beispiel der Main-Neckarbahn ersehen. Der Transitgüterverkehr derselben, welcher 1898 noch 923000 Transitfrachtbriefe aufwies, ist*) in den folgenden Jahren auf 436 000, 226 000 und zuletzt auf 219 000 zurückgegangen. Auch was Baden als Teilhaber an der Main-Neckarbahn früher aus diesen Transporten zog, fällt jetzt, nachdem sie mit der Riedbahn von Frankfurt nach und über Mannheim befördert werden, zu $^{49}/_{50}$ an Preußen. Dazu kommt noch, daß Hessen inzwischen zur Wiederaufnahme der zurückgeleiteten Transporte auf seine Strecken ungemein hohe Baukapitalien aufwenden mußte. Doch dies soll uns später besonders beschäftigen.

Der § 42 der Verfassung des Deutschen Reiches schreibt vor, „die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten zu lassen". Wenn die kgl. preußische Eisenbahnverwaltung glaubte, sich einer Privatbahn gegenüber über diese gesetzliche Bestimmung hinweg setzen zu können, die allermindestens nicht dahin ausgelegt werden kann, daß der tarifbildenden kürzesten Linie die Transporte entzogen werden dürfen, so mag sie das mit ihren früher so weit von sich gewiesenen fiskalische Interessen glauben verantworten zu können. Daß aber die finanziellen Schädigungen, welche die Privatgesellschaft so lange Jahre erdulden mußte, nun-

*) Nach F. Scheyrer's „Geschichte der Main-Neckarbahn", 2. Teil.

mehr dauernd auch auf ein anderes, wenngleich kleineres, so doch gleichberechtigtes Bundesmitglied übertragen wurden, ist doch ein Vorgang, der sich, gelinde gesagt, mit einem paritätischen Verhältnis der Glieder unseres deutschen Reiches nicht in Einklang bringen läßt.

* * *

Wie groß ist nun die jährliche Einbuße, die Hessen zu gunsten Preußens auf diese Weise dauernd erleidet? Eine nachträgliche Ermittelung derselben auf Grund der tatsächlich abgeleiteten Transporte ist nach so langer Zeit mangels der amtlichen Unterlagen unmöglich. Man kann nur nach Analogien schließen, aber diese müssen sich auf feststehende Tatsachen gründen. In der oben erwähnten Verhandlung der zweiten hessischen Ständekammer, als sie gegen die damals noch nicht bis zum Äußersten gediehenen Verkehrsentziehungen öffentlich Verwahrung einlegte, hatte ein Redner den Verlust der Gesellschaft auf etwa 4 Millionen alljährlich bemessen. Es mag dahin gestellt bleiben, in wie weit diese Schätzung für jene Zeit das Richtige traf. Es gibt aber einen anderen und weit besseren Maßstab, der uns zwar auch nur annähernde, aber doch sachlich wohl berechtigte Zahlen für diesen Verlust an die Hand liefert. Dies ist der Vergleich der Anteile der einzelnen Transportbranchen an dem Gesamterträgnis des Güterverkehrs der Ludwigsbahn *vor* Beginn der erwähnten Entziehungen und *nach* voller Wirksamkeit derselben. Aus dem auf diese Weise gefundenen Resultat läßt sich dann, nach dem Verhältnis der damaligen Stärke des Güterverkehrs zu der heutigen, dieser Verlust, wie er sich heute darstellt, mit möglichster Sicherheit ermitteln. Der Güterverkehr einer Eisenbahn teilt sich in:

1. den Lokalverkehr der eigenen Stationen unter einander, auf welchen meist von Außen kein Einfluß ausgeübt werden kann,
2. den sog. direkten Verkehr, d. i. derjenige der eigenen mit fremden Stationen, welcher wegen der Konkurrenzbahnhöfe und aus anderen Gründen immerhin von Außen geschädigt werden kann,
3. den Durchgangsverkehr, der ausschließlich von der Verkehrsleitung fremder Bahnen abhängig ist.

Bei einem zwar nicht allzu großen aber doch vielverzweigten Netz, wie es die Ludwigsbahn darstellte, werden diese drei Verkehrsfaktoren sich unter normalen Umständen in annähernd gleichem Verhältnis entwickeln, wenigstens liegt kein Grund vor, einen Unterschied zu gunsten der einen oder anderen anzunehmen. Wenn aber, so dürfte man bei der für Rohstoffe geringeren Produktivität unseres Gebietes dem Wachstum des Transitverkehrs erfahrungsgemäß einen Vorsprung zugestehen. Doch soll hier von solchen an sich berechtigten Erwägungen, um den klaren, logischen Gedanken nicht zu komplizieren, abgesehen werden. Wir nehmen als Basis das Jahr 1880 an, in dessen letzten 3 Monaten ja allerdings schon die erwähnten Umleitungen über Rüdesheim-Elm-Gemünden den Durchgangsverkehr wesentlich beeinträchtigt hatten, das also nicht einmal die volle Höhe des Verlustes darstellen kann. Ein früheres Jahr würde jedoch auch kein richtiges Bild ergeben, weil Frankfurt-Mannheim und Hanau-Eberbach vorher noch nicht eröffnet waren. Vergleichen wir also dessen Ergebnisse mit denen von 1895, dem letzten Jahr, für welches die Abrechnungen vorliegen, so ergibt sich folgendes:

Im Jahr 1880 brachte

der Lokal-Verkehr . . .	1 259 000	Mk.
der direkte Verkehr . .	3 311 000	„
der Durchgangs-Verkehr .	3 121 000	„
zusammen .	7 691 000	Mk.

Im Jahr 1895 brachte

der Lokal-Verkehr . . .	2 703 000	Mk.
der direkte Verkehr . .	6 636 000	„
der Durchgangs-Verkehr .	3 331 000	„
zusammen .	12 670 000	Mk.

Aus diesen Zahlen geht hervor, daß der Lokalverkehr in diesen 15 Jahren um 115 %, der direkte Verkehr um 100 %, der Transitverkehr aber, obgleich die zuletzt hinzugekommenen Linien Frankfurt—Mannheim und Hanau—Eberbach in erster Linie Transitstrecken waren, nur um nicht ganz 7 % zugenommen hat. Wäre der direkte Verkehr in gleichem Verhältnis wie der lokale gewachsen, so hätte er 1895 7 108 000 Mk., also 471 000 Mk. mehr ergeben

müſſen. Der Unterſchied iſt nicht groß, weil es der Geſellſchaft gelungen war, ſich durch Geleiſeanſchlüſſe, Lagerplätze uſw. die Transporte zahlreicher ſehr bedeutender Etabliſſements zu ſichern und andere an ihren Strecken anzuſiedeln. Der Durchgangsverkehr hätte jedoch im Verhältnis des Wachstums des Lokalverkehrs 6 701 000 Mk. ſtatt 3 331 000 Mk., alſo 3 370 000 Mk. mehr erbringen müſſen. Der Geſamtausfall bezifferte ſich hiernach für das Jahr 1895 auf 471 000 + 3 370 000 = 3 841 000 Mk.

Das wäre allerdings der Verluſt an Bruttoeinnahmen aus den Entziehungen im Güterverkehr, welcher zunächſt noch um die entſprechende Ausgabeerſparnis zu kürzen iſt. Im Jahre 1895 betrug der Ausgabekoeffizient bei der Ludwigsbahn 54,97 %, alſo rund 55 %. Man darf jedoch den großen Unterſchied zwiſchen den Ausgaben im Güter- und denen im Perſonenverkehr nicht außer Acht laſſen. So abſorbierten, wie ſchon eben bemerkt, die Ausgaben bei der Main-Neckarbahn, die nahezu die Hälfte ihrer Einnahmen aus dem Perſonenverkehr zog, vorwiegend aus dieſem Grund 70 bis ſogar 77 % ihrer enorm hohen Kilometereinnahme alſo weit mehr als die preußiſche Staatsbahn je Roh-Einnahmen auf den Kilometer erzielt hat. Herr Miniſter Breitenbach erklärte erſt kürzlich in der Sitzung des preußiſchen Landtags vom 5. März 1908 hierzu: „Die Frage, ob der Perſonenverkehr überhaupt eine Rente abwirft, wird ſchwer zu löſen ſein“. Bei manchen, namentlich vielverzweigten Bahnen bringt der Perſonenverkehr zweifellos keinen und nur der Güterverkehr den Gewinn. Für die Verhältniſſe der Ludwigsbahn würde ſich hiernach der Ausgabekoeffizient des Güterverkehrs auf etwa 34,5 brechnen. Nehmen wir indeſſen 40 % an, ſo beſteht doch darüber kein Zweifel, daß die Ausgaben der allgemeinen Verwaltung kaum, diejenigen der Bahnunterhaltung auch nur mäßig und nur die Koſten des Transportes annähernd in dem Maß wie die Transporte ſelbſt bei einer ſo gearteten Reduktion der letzteren abnehmen werden. Wir dürfen hiernach die in Folge der Verkehrsentziehungen entſtandene Erſparnis an Betriebskoſten auf höchſten Falles 32 % annehmen, woraus ſich für das Jahr 1895 von obigen 3841000 Mk. ein Verluſt an Reingewinn aus den entzogenen Gütertransporten von 2 611 000 Mk. ergeben würde.

Bei einem zwar nicht allzu großen aber doch vielverzweigten Netz, wie es die Ludwigsbahn darstellte, werden diese drei Verkehrsfaktoren sich unter normalen Umständen in annähernd gleichem Verhältnis entwickeln, wenigstens liegt kein Grund vor, einen Unterschied zu gunsten der einen oder anderen anzunehmen. Wenn aber, so dürfte man bei der für Rohstoffe geringeren Produktivität unseres Gebietes dem Wachstum des Transitverkehrs erfahrungsgemäß einen Vorsprung zugestehen. Doch soll hier von solchen an sich berechtigten Erwägungen, um den klaren, logischen Gedanken nicht zu komplizieren, abgesehen werden. Wir nehmen als Basis das Jahr 1880 an, in dessen letzten 3 Monaten ja allerdings schon die erwähnten Umleitungen über Rüdesheim-Elm-Gemünden den Durchgangsverkehr wesentlich beeinträchtigt hatten, das also nicht einmal die volle Höhe des Verlustes darstellen kann. Ein früheres Jahr würde jedoch auch kein richtiges Bild ergeben, weil Frankfurt-Mannheim und Hanau-Eberbach vorher noch nicht eröffnet waren. Vergleichen wir also dessen Ergebnisse mit denen von 1895, dem letzten Jahr, für welches die Abrechnungen vorliegen, so ergibt sich folgendes:

Im Jahr 1880 brachte

der Lokal-Verkehr . . .	1 259 000	Mk.
der direkte Verkehr . .	3 311 000	„
der Durchgangs-Verkehr .	3 121 000	„
zusammen .	7 691 000	Mk.

Im Jahr 1895 brachte

der Lokal-Verkehr . . .	2 703 000	Mk.
der direkte Verkehr . .	6 636 000	„
der Durchgangs-Verkehr .	3 331 000	„
zusammen .	12 670 000	Mk.

Aus diesen Zahlen geht hervor, daß der Lokalverkehr in diesen 15 Jahren um 115 %, der direkte Verkehr um 100 %, der Transitverkehr aber, obgleich die zuletzt hinzugekommenen Linien Frankfurt—Mannheim und Hanau—Eberbach in erster Linie Transitstrecken waren, nur um nicht ganz 7 % zugenommen hat. Wäre der direkte Verkehr in gleichem Verhältnis wie der lokale gewachsen, so hätte er 1895 7 108 000 Mk., also 471 000 Mk. mehr ergeben

müssen. Der Unterschied ist nicht groß, weil es der Gesellschaft gelungen war, sich durch Geleiseanschlüsse, Lagerplätze usw. die Transporte zahlreicher sehr bedeutender Etablissements zu sichern und andere an ihren Strecken anzusiedeln. Der Durchgangsverkehr hätte jedoch im Verhältnis des Wachstums des Lokalverkehrs 6 701 000 Mk. statt 3 331 000 Mk., also 3 370 000 Mk. mehr erbringen müssen. Der Gesamtausfall bezifferte sich hiernach für das Jahr 1895 auf 471 000 + 3 370 000 = 3 841 000 Mk.

Das wäre allerdings der Verlust an Bruttoeinnahmen aus den Entziehungen im Güterverkehr, welcher zunächst noch um die entsprechende Ausgabeersparnis zu kürzen ist. Im Jahre 1895 betrug der Ausgabekoeffizient bei der Ludwigsbahn 54,97 %, also rund 55 %. Man darf jedoch den großen Unterschied zwischen den Ausgaben im Güter- und denen im Personenverkehr nicht außer Acht lassen. So absorbierten, wie schon eben bemerkt, die Ausgaben bei der Main-Neckarbahn, die nahezu die Hälfte ihrer Einnahmen aus dem Personenverkehr zog, vorwiegend aus diesem Grund 70 bis sogar 77 % ihrer enorm hohen Kilometereinnahme also weit mehr als die preußische Staatsbahn je Roh-Einnahmen auf den Kilometer erzielt hat. Herr Minister Breitenbach erklärte erst kürzlich in der Sitzung des preußischen Landtags vom 5. März 1908 hierzu: „Die Frage, ob der Personenverkehr überhaupt eine Rente abwirft, wird schwer zu lösen sein". Bei manchen, namentlich vielverzweigten Bahnen bringt der Personenverkehr zweifellos keinen und nur der Güterverkehr den Gewinn. Für die Verhältnisse der Ludwigsbahn würde sich hiernach der Ausgabekoeffizient des Güterverkehrs auf etwa 34,5 brechnen. Nehmen wir indessen 40 % an, so besteht doch darüber kein Zweifel, daß die Ausgaben der allgemeinen Verwaltung kaum, diejenigen der Bahnunterhaltung auch nur mäßig und nur die Kosten des Transportes annähernd in dem Maß wie die Transporte selbst bei einer so gearteten Reduktion der letzteren abnehmen werden. Wir dürfen hiernach die in Folge der Verkehrsentziehungen entstandene Ersparnis an Betriebskosten auf höchsten Falles 32 % annehmen, woraus sich für das Jahr 1895 von obigen 3841000 Mk. ein Verlust an Reingewinn aus den entzogenen Gütertransporten von 2 611 000 Mk. ergeben würde.

Doch auch diesem mäßigen Anschlag gegenüber soll, um allen Einwänden zu begegnen, nicht unerwähnt bleiben, daß die Verkehrsentziehungen auch solche Strecken betroffen haben, die an Preußen übergegangen sind. Es sind dies die nassauischen Frankfurt- bezw. Wiesbaden nach Limburg; indessen ist dieser Ausfall wieder reichlich für Preußen eingebracht worden durch die Ueberleitung des sehr starken rheinisch-bayrisch-österreichischen Verkehrs von der linksmainischen hessischen auf die an Preußen gefallene Strecke Hanau-Aschaffenburg. Mit mehr Recht kann dagegen auf den Gewinn verwiesen werden, welchen Hessen aus den auf die Main-Neckarbahn übergeleiteten Transporten zog. Allein die Betriebskosten dieser Bahn betrugen, wie schon gesagt, 66 bis sogar 77 %, ferner mußten diese abgelenkten Transporte teilweise auf Umwegen bis zu 40 % gefahren werden, und schließlich bezog Hessen vom Reinertrag der Main-Neckarbahn nur 42 %, es wird also aus den abgelenkten Transporten nicht viel für Hessen übrig geblieben sein. Was aber Hessen damals etwa gewann, das gewinnt jetzt Preußen zu $^{49}/_{50}$ aus dem, was Baden an den rückgeleiteten Transporten verliert.

Aber auch dem Personenverkehr der Ludwigsbahn waren besonders durch Ueberleitung direkter Schnellzüge auf Konkurrenzrouten ansehnliche Verluste erwachsen, ohne daß sie der eignen Stationen wegen die Anschlußzüge hätte aufgeben können. Auch fehlte es nicht an anderen Ablenkungen, so erhielten jahrelang Reisende nach Mainz auf norddeutschen Stationen Fahrkarten nach Kastel u. a. m. Dann darf auch nicht vergessen werden, in welcher Weise die Oberhessischen Bahnen von der preußischen Verwaltung förmlich boykottiert waren. Es ist lehrreich, die drastischen Beispiele zu lesen, welche der Abgeordnete Metz-Gießen hierüber in den Verhandlungen über den Gemeinschaftsvertrag vorbrachte.

Nach alle dem ist es durchaus mäßig und allen Einwendungen, welche erhoben werden könnten, reichlich Rechnung tragend, wenn wir den Verlust Hessens am Reingewinn des Jahres 1895 auf rund 2 611 000 Mk. annehmen. Um diesen Betrag hätte sich die in der Regierungsvorlage vom 9. Juli 1896 auf 8 188 812 Mk. berechnete hessische Teilungsziffer erhöhen müssen, und nach dieser anderen Teilungsziffer von 10 799 812 Mk. würde

Heſſen aus dem Betriebsüberſchuß des Jahres 1895 nicht die damals ſchätzungsweiſe berechneten 9 084 000 Mk., ſondern etwa 11 695 000 Mk. zu fordern gehabt haben. Seit 1895 hat ſich aber der Reinertrag des Geſamtnetzes bis zum Jahr 1905, dem letzten, von welchem die Zahlen für dieſe Darſtellung noch erhältlich waren, auf 680 Millionen Mark, alſo um 45½% erhöht, und dieſer Erhöhung entſprechend wäre jener als nachweisbarer Verluſt für 1895 ermittelte Betrag von 2 611 000 Mk. auf rund 3 800 000 gewachſen. Für das Jahr 1907 mag er ſich dann der weiteren Steigung des Geſamtgewinnes entſprechend auf etwa 4 120 000 Mk. bemeſſen. Es iſt hierbei der beträchtlichen Erhöhung der heſſiſchen Teilungsziffer nicht einmal Rechnung getragen, und zwar einmal um die Berechnung nicht unnötig zu komplizieren und weil ferner die hierzu erforderlichen Zahlenunterlagen nur dem Eingeweihten vollſtändig zugängig ſind, dann aber auch weil, wie ſpäter beſprochen werden ſoll, der Einfluß der bedeutenden Kapitalaufwendungen Heſſens auf die Erhöhung der Teilungsziffer nicht in vollem Werte aufrecht erhalten werden kann, ſobald die Verkehrsentziehungen in der hier entwickelten Weiſe zu gunſten Heſſens redreſſiert werden. Wollte man in Ermanglung der beſtimmten zahlenmäßigen Unterlagen den Verluſt, welchen Heſſen auf dieſe Weiſe ſeit dem Jahr 1897, dem erſten der Gemeinſchaft bis zum Jahr 1906, erlitten hat, annähernd auf dem Wege der Interpolation beſtimmen, ſo würden ſich mit 2 840 000 Mk. in 1897 beginnend und jährlich um 120 000 Mk. ſteigend für das Jahr 1906 4 000 000 Mk. und in dieſem ganzen Zeitraum zuſammen rund 33 800 000 Mk. als der Betrag ergeben, den Heſſen in Folge der Uebertragung der Wirkung der früheren Verkehrsentziehungen auf das jetzige Gemeinſchaftsverhältnis in dieſen 10 Jahren zu wenig erhalten hat. Es wird ſich ſpäter zeigen, wie notwendig ein ſolcher Mehrertrag geweſen wäre, um unſere Eiſenbahnfinanzen einigermaßen auf geſunder Baſis fortzuführen.

Die hier ausgeführten und rechneriſch begründeten Verhältniſſe ſcheinen in der Allgemeinheit kaum bekannt zu ſein und ſelbſt in ſolchen Kreiſen wenig gewürdigt zu werden, die durch ihre öffentliche Stellung mit ihnen beſſer vertraut ſein dürften. Man begnügt ſich mit dem Bewußtſein, daß die neuen Verhältniſſe dem Lande

zunächst erhebliche finanzielle Vorteile gebracht haben, ohne die Kehrseite ihres Wirkens, die später zu besprechende enorme Schuldenvermehrung weiter zu beachten. Daß Preußen aus dem Anlagekapital seiner Bahnen seit Jahren 7½ % Rente und darüber bezieht, daß dagegen Hessen nur etwa 4,4 % mit den seinigen erreicht, beachtet man trotz des naheliegenden Vergleiches kaum. Warum soll denn aber das hessische Eisenbahnnetz gegenüber dem preußischen so minderwertig sein? Hat doch Hessen 157 Einwohner auf den Quadradkilometer, Preußen dagegen nur 107, und ist sein Wohlstand gewiß nicht geringer. Kommt nicht seinem Verkehr noch derjenige der vielen nicht hessischen Nachbarstädte zu gut, und ist nicht das ganze mittelrheinische Gebiet so produktiv uud verkehrsreich wie kaum eines in Preußen, führen nicht durch dasselbe zugleich die wesentlichsten und nicht zum wenigsten von Preußen in seinem eigenen Interesse bevorzugten Durchgangslinien? Aber auch die Basis des Vergleichs, das Anlagekapital, ist für beide Netze im Jahr 1905 mit je 259 000 Mk. pro Kilometer ganz das gleiche geworden. Unter Zuziehung oben berechneten Entganges von 3 800 000 Mk. würde der Reinertrag der hessischen Bahnen in 1905 17 476 000 Mk. und somit die Rente des hessischen Anlagekapitals von im Ganzen 305 239 000 Mk. etwa 5,72 % erbracht haben, was noch lange nicht den 7,69 % der preußischen Eisenbahnrente gleichkommt. Man wende nicht ein, die übrigen deutschen Staaten zögen auch nicht so bedeutende Vorteile aus ihren Bahnen. Das ist wohl zum Teil richtig, allein es liegt, wie in Bayern an dem wesentlich geringeren Verkehr, bei anderen in erheblich höheren Anlagekosten, welche bei Sachsen 358 000 Mk., bei Württemberg 349 000 Mk., bei Baden sogar 409 000 Mk. pro Kilometer betragen. Uebrigens erzielten Mecklenburg 1905 6,14 % und Oldenburg sogar 8,36 % aus ihren Staatsbahnen.

* * *

In Vorstehendem wurde schon ausgeführt und näher begründet, warum durch den ungemein günstigen Ankauf des Ludwigsbahnnetzes bei gleichzeitiger geschickter Benutzung des außerordentlich niedrigen damaligen Zinsfußes die Neuordnung der Eisenbahnverhältnisse dem Staatsbudget zunächst alljährlich ganz wesentliche Ueberschüsse zuführen

mußte. In ihrer Vorlage an die Landstände vom 9. Juli 1896 berechnete die Großherzogliche Regierung schätzungsweise und auf damals noch unsicherer Grundlage aus den Ergebnissen des Jahres 1895/96 einen Jahresgewinn nach Abzug der Verzinsung und weiteren Lasten bezw. Entgänge von 1004010 Mk. In Wirklichkeit wurde derselbe jedoch schon 1897/98, dem ersten Jahre der Gemeinschaft, und zwar hauptsächlich infolge gleichzeitigen ungewöhnlichen Anschwellens des allgemeinen Verkehrs, um mehr als das Doppelte überholt. Die Eisenbahn-Reineinnahmen Hessens betrugen über die Verzinsung und sonstigen Belastungen hinaus:

im	Jahr	1897/98 . .	2 757 000	Mk.
„	„	1898/99 . .	3 090 000	„
„	„	1899/1900 . .	2 880 000	„
„	„	1900/01 . .	2 425 000	„
„	„	1901/02 . .	1 205 000	„
„	„	1902/03 . .	1 425 000	„
„	„	1903/04 . .	2 717 000	„
„	„	1904 . . .	2 753 000	„
„	„	1905 . . .	3 575 000	„
„	„	1906 . . .	3 749 000	„

Für 1907 waren im hessischen Hauptvoranschlag noch rund 1 Million mehr vorgesehen, doch soll nach Erklärung des Ministers im preußischen Abgeordnetenhaus der hohen Betriebsausgaben von 67 % wegen gegen den dortigen Voranschlag ein Minus des Gesamtnetzes von 100 Millionen zu erwarten sein. Voraussichtlich wird indessen für Hessen auch bei nicht in gleichem Grad wachsenden Ueberschüssen und bei Begebung weiter nötig werdender hessischer Anlehen zu höherem Zinsfuß noch für eine Reihe von Jahren ein Plus wiederkehren, weil das Wachstum unserer Teilziffer durch unsere vielen neuen Kapitalaufwendungen dem der preußischen Staatsbahnen erheblich vorausgeeilt ist. Neuerdings hat jedoch Preußen nach Zeitungsnachrichten für Haupt- und Nebenbahnen volle 919 Mill. Mk. neu eingestellt, und so wird unser Vorsprung wohl nicht allzulange vorhalten. Schließlich sind aber auch die Bezüge beider Staaten aus dem Gesamtnetz in erster Linie von der jeweiligen Stärke des Verkehrs, sowie nicht weniger von dem bis jetzt leider immer gestiegenen Prozentsatz der

Ausgaben abhängig. Und bekanntlich kann man trotz aller Teilungsziffern nicht mehr aus dem Faß herausschöpfen, als darin ist.

Leider hat aber dieses erfreuliche Wachstum unserer jährlichen Eisenbahnerträge eine ganz und gar nicht erfreuliche Kehrseite. Wohl sind dem hessischen Haushalt in den letzten 10 Jahren aus der Gemeinschaft zirka 27 Millionen Mehreinnahmen zugeflossen, dabei hat sich jedoch unsere Eisenbahnschuld um fast 100 Millionen vermehrt. Und mit dieser nackten Gegenüberstellung beider Zahlen ist es noch nicht genug, denn jene 27 Millionen Jahresgewinn sind in unserem Staatshaushalt verbraucht worden, man darf wohl sagen, im produktiven Sinn betrachtet, spurlos verschwunden, die 98 Millionen Schulden dagegen haben wir noch. Unsere Jahresbudgets haben sich an die Ueberschüsse der Eisenbahnen gewöhnt, sie können sie nicht entbehren ohne erhebliche weitere Steuerhöhung. Die Schulden wachsen dabei neben her weiter, die Ueberschüsse aber wechseln, und nichts ist bekanntlich dauernder als der Wechsel und — die Schulden.

Unsere hessische Staatsschuld betrug in der Finanzperiode 1894/97

an Eisenbahnschuld . . .	48 000 000	Mk.
an anderen Staatsschulden .	14 610 000	„
zusammen .	62 610 000	Mk.

Nach dem neuesten Hauptvoranschlag beträgt sie

an Eisenbahnschuld . . .	326 510 000	Mk.
für andere Bedürfnisse . .	70 143 000	„
an Rentenschuld	18 828 000	„
zusammen .	415 491 000	Mk.

Jene Eisenbahnschuld von 48 Millionen bestand aus den für Rückkauf der Oberhessischen Bahnen verwendeten, noch nicht getilgten 31 Millionen Mark und den für Nebenbahnen bereits damals verausgabt gewesenen 17 Millionen. Dazu kamen dann die 180 Millionen für den Ankauf des hessischen Teiles der Ludwigsbahn. Das Anlagekapital der Main-Neckarbahn war schon vorher getilgt. Diesen zusammen 228 Millionen stehen heute 326, also 98 Mill.

Mark mehr gegenüber. Davon sind noch weitere 26 Millionen für Nebenbahnen verwendet oder in Verwendung begriffen. Immerhin eine wirtschaftlich nützliche Anlage. Aber wo sind die übrigen 72 Millionen hingekommen? Nach dem Vertrag mit der Ludwigsbahn vom 3. November 1894, welcher als integrierender Teil des Gemeinschaftsvertrages von den hessischen Ständekammern, sowie auch von Preußen genehmigt ist, also eine bindende Abmachung darstellt, waren für Erbauung der Eisenbahnbrücke bei Worms 5 700 000 Mk., sowie für Erweiterung des Bahnhofes daselbst 2 500 000 Mk., also zusammen 8 200 000 Mk. vereinbart. Ferner vereinbarten beide Kontrahenten im Artikel 4 des Gemeinschaftsvertrages 4 Millionen für bauliche Instandsetzung der Linien der Ludwigsbahn und Ergänzung der Betriebsmittel, von welchen Hessen 3 Millionen Mark zu leisten hatte. Dazu kommt noch nach Artikel 18 al. 6 ein unverzinslicher Zuschuß Hessens zum Betriebsfonds von 3 Millionen, über dessen Notwendigkeit und Zweck man im Zweifel sein darf. Denn wenn die hessischen Bahnen etwa 40 % ihrer Bareinnahmen täglich als Ueberschuß erbrachten und die lange Reihe von Jahren ohne Betriebsfonds verwaltet worden sind, so ist nicht einzusehen, wozu ein solcher nachträglich noch erforderlich gewesen wäre. Hessen mußte also auf einen Mehraufwand von 14 200 000 Mk., sagen wir 15 Millionen, gefaßt sein. Aber aus diesen 15 Millionen sind 72 Millionen geworden, ohne das, was inzwischen in dieser Richtung weiter im Gang ist und selbstverständlich ohne die im Ganzen für Nebenbahnen verausgabten 43 Millionen Mark.

Vor die Frage gestellt, wie sich diese ungewöhnlichen, zur Zeit des Vertragsabschlusses weder vereinbarten noch erwarteten Ausgaben erklären lassen, könnte man vielleicht an eine gewisse Rückständigkeit der Einrichtung und Ausstattung der von Hessen eingebrachten Bahnen denken, die inzwischen hätte behoben werden müssen. Und in der Tat ist dies auch zur Erklärung des totalen Einbruchs vorgeführt worden, den die neue Eisenbahn-Direktion im Herbst ihres ersten Betriebsjahres 1897 erlebt hatte. Aber das wurde schon damals als ganz irrig nachgewiesen. Man hatte eben bei Herannahen des Herbstverkehrs die nötigen und in langen Jahren erprobten Vorkehrungen unterlassen,

und so entstand für mehr als 2 Monate für die mittelrheinischen Bahnen ein fast fahrplanloser Zustand. Daß die Eisenbahnen Hessens tatsächlich nicht rückständig waren, zeigen uns folgende der Reichseisenbahnstatistik aus dem Jahre 1895/96 entnommenen Vergleichszahlen.

Das Anlagekapital der Preußischen Staatsbahn betrug 1895/96 pro Kilometer 250 330 Mk., das der schon in sehr früher Zeit billig erbauten Main-Neckarbahn 254 317 Mk., das der Ludwigsbahn 314 702 Mk. und trotz den weiter hinzugekommenen minderwertigen oberhessischen sowie der 400 Kilometer Nebenbahnen stehen heute die Anlagekapitalien der hessischen und preußischen Bahnen mit rund je 259 000 Mk. einander gleich. (Siehe hessische Statistik).

Ausrüstung mit Rangier- und Nebengeleisen. Wenn damals diejenigen der Main-Neckarbahn für deren sehr starken Güterverkehr ausgereicht haben, so wird inzwischen nach Umleitung der Transporte auf die Linien der Ludwigsbahn keine Vermehrung notwendig geworden sein. Diejenigen der Oberhessischen Bahnen werden bei ihrem immer noch recht mäßigen Verkehr nicht viel weiteren Aufwand bedurft haben. Die Ludwigsbahn selbst hatte bei 692 Kilometer eigener Streckenlänge 314 Kilometer, also 49 %, Nebengeleise gegen 27 227 Kilometer, respektiv 13 184 Kilometer, also 48 % der preußischen Staatsbahn. Auf die Verkehrsstärke, also die Einnahme pro Kilometer ausgeschlagen, welche nur 30 954 Mk. gegen 37 471 Mk. bei den preußischen Staatsbahnen betrug, würde die Ludwigsbahn mit 39 % und nach dem hier allein richtigen Maßstab der Stärke des Güterverkehrs pro Kilometer (18 009 Mk. gegen 25 265 Mk.) sogar mit 34 % Nebengeleise ausgereicht haben. Also auch hier kein Rückstand.

Zweigeleisige Strecken. Die Main-Neckarbahn war durchweg zweigeleisig, die oberhessischen sind dessen wohl heute noch nicht bedürftig, und die Ludwigsbahn brachte mit 271 Kilometer Doppelgeleisen prozentual ebenso viel ein als die preußische Staatsbahn mit 10 905 Kilometer, nämlich 40 %.

Ausrüstung mit Stahlschienen und Zentralweichen. Die Statistik des Jahres 1895/96 weist für die preußische Staatsbahn 79,8 %, die Ludwigsbahn 80,01 %,

die Main-Neckarbahn 75 % und die oberhessischen Bahnen, welche keine Schnellzüge führen, immerhin 55 % Stahlschienen nach. Ueber zentrale Weichenstellung gibt sie keinen Aufschluß, jedoch konnte die Verwaltung der Ludwigsbahn schon 1885 darauf hinweisen, daß sie für solche Anlagen pro Kilometer 1057 Mk., die preußische Staatsbahn nur 236 Mk. verwendet hatte.

Lokomotiven, Personen- und Güterwagen. Es hatten 1895/96 auf 1 Million geleistete Achskilometer die preußische Staatsbahn 1,10, die Main-Neckarbahn 1,14, die oberhessische 1,41 und die Ludwigsbahn 1,18 Lokomotiven. An Personenwagenachsen mit je Sitzplätzen nach dem gleichen Maßstab die preußische Staatsbahn 23,29 à 19,07, die Main-Neckarbahn 23,92 à 16,95, Oberhessen 38,73 à 20,66 und die Ludwigsbahn 22,99 à 19,90. An Güterwagenachsen mit Ladegewicht hatte die preußische Staatsbahn 59,83 à 5,72 Tonnen, die Main-Neckarbahn mit verhältnismäßig sehr geringem Lokalverkehr 29,39 à 5,83 Tonnen, Oberhessen 125,85 à 5,46 und die Ludwigsbahn 57,43 Güterwagenachsen à 6,01 Tonnen Ladegewicht.

In allen diesen hier etwa in Betracht zu ziehenden wesentlichen Anlage- und Einrichtungsfaktoren lassen die von Hessen eingebrachten Strecken keine Rückständigkeit gegenüber den preußischen erkennen, und wenn auf den oberhessischen Linien und denen der Ludwigsbahn da und dort noch minderwertige provisorische Stationsgebäude und andere Anlagen zu ersetzen waren, was allerdings in die Augen fiel, aber doch mehr nebensächliche Bedeutung hatte, so waren auch im Art. 4 des Gemeinschaftsvertrages jene 3 Mill. Mk. für Instandsetzung vertraglich vereinbart, die für diese und andere Bedürfnisse ausgereicht hätten. Wohl ist das Anlagekapital der übrigen deutschen Bahnen unterdessen auch gewachsen, das ist die selbstverständliche Folge der allgemeinen Hebung des Verkehrs, die sich in den höheren Erträgnissen kund gibt. Ebenso unerläßlich sind Neuaufwendungen für Verbesserung des Betriebes und der Sicherheit; auch müssen bestehende Anlagen erweitert oder ersetzt werden. Aber alle diese Bedürfnisse, die in Preußen nicht weniger vorliegen als in Hessen, haben einschließlich der dort neu erbauten Voll- und Nebenbahnen sowie der von Preußen weiter erworbenen Privatbahnen das Anlagekapital des preußischen Netzes von 1897/98, dem ersten

Gemeinschaftsjahr, bis 1905, dem letzten für das uns die Zahlen zu Gebot stehen, doch nur um 1,858 Millionen statt, wie sich aus der in derselben Zeit eingetretenen Erhöhung des hessischen Eisenbahnanlagekapitals im Verhältnis der Grundzahlen 1:50 berechnen würde, um 3,850 Millionen erhöht. Bei diesen Zahlen sind die kleineren Aufwendungen unter 100 000 Mk. außer Betracht gelassen, denn diese müssen in Preußen wie in Hessen aus den Jahresergebnissen des Gemeinschaftsnetzes gedeckt werden. Ebenso wenig ist die Staatsschuldentilgung in irgend einer Weise berücksichtigt, welche bei der prozentual viel größeren Tilgung in Preußen den Unterschied noch mehr in die Erscheinung treten lassen würde. Es sind nur die reinen Anlagekosten eingestellt, wie sie sich aus der Statistik ergeben.

Warum also dieses enorme Anwachsen des Anlagekapitals der hessischen Vollbahnen? Nicht weil sie, wie wir nachgewiesen haben, zur Aufnahme des Verkehrs, nach dem ihr Rentenanteil berechnet wird, nicht ausgerüstet gewesen wären. Auch nicht, weil damit für Hessen wirtschaftlich produktive Eisenbahnanlagen in bemerkenswertem Umfang geschaffen worden wären. Denn die neue, aus strategischen Gründen gleich zweigleisig erstellte Linie Gau-Algesheim—Münster a. St. kürzt zwar die Verbindung nach Saarbrücken und Frankreich etwas ab und macht das unsichere und sehr kostspielige Trajektieren zwischen Bingerbrück und Rüdesheim unnötig, könnte aber auch je nach ihrer Verwendung der Stadt Bingen nachteilig werden zu Gunsten von Kreuznach. Jedenfalls ist ihre wirtschaftliche Bedeutung für Hessen nebensächlich. Von den Transporten, welche seit Aufhebung jenes Staatsbahntrajektes über Bingen oder Gau-Algesheim den hessischen Linien zugeführt werden, erhält übrigens Hessen keinen Ertrag, da ihre Verrechnung nach dem Vertrag erfolgt, als gingen sie noch über Rüdesheim auf die preußischen Linien. Ganz unerfindlich ist, was die von Hessen für die badischen Häfen bei Waldhof—Mannheim—Neckarvorstadt geopferten erheblichen Beträge hessischen Interessen nützen könnten. Die wirtschaftlichen Vorteile fallen Baden zu und die Eisenbahnerträgnisse zu $^{49}/_{50}$ an Preußen. In Mainz, Gustavsburg, Worms, Offenbach usw. hätte man wohl bessere Verwendung dafür

gehabt. Die sehr umfangreichen Umbauten bei Mainz aber genießen keineswegs die Sympathien dieser Stadt, welche sich durch dieselben sehr erheblich zu Gunsten von Wiesbaden benachteiligt fühlt. Auch haben sie, wie aus vielen Beschwerden zu schließen ist, die Abstellung der gegen früher immer häufiger werdenden Zugverspätungen nicht herbeizuführen vermocht. Die neue Linie ist weit um Kastel herumgeführt worden, das große Kostheim hat keine Station erhalten und das für die Entwicklung von Mainz fast allein in Betracht kommende Gebiet nach Mombach wurde von mehreren riesenhaften Bahndämmen durchschnitten, gegen welche der frühere Festungswall ein Zwerg war. Was aber in Mainz mit vollem Recht besonders schwer empfunden wird, das ist, daß die Einführung von Zügen aus dem Rheingau nach Mainz oder wenigstens diejenigen von den ehemaligen Ludwigsbahnstrecken Limburg—Wiesbaden nicht erreicht wurde. Nebenbei sei hier bemerkt, daß die Erteilung der Konzession für die nassauischen Linien an die hessische Ludwigsbahn gelegentlich der Abtretung der 1872 von ihr erworbenen Taunusbahn an Preußen vereinbart worden war. Die Absicht war, das innere Nassau mit Frankfurt, Wiesbaden und Mainz zu verbinden. Die beiden erstgenannten Verbindungen sind erreicht. Mainz dagegen blieb ausgeschaltet. Die Gründe aufzuführen warum diese schon 1874 in allen Details projektierte und vereinbarte Ueberbrückung unterbleiben mußte, würde ein ganzes Kapitel beanspruchen. Die betreffende Konzession lautete auf:

1. eine Eisenbahn von Frankfurt a. M. durch das Lorsbachtal nach Kamberg (Kamberg—Limburg war von Preußen bereits erbaut und wurde an die Ludwigsbahn abgetreten),
2. eine Bahn von Mainz nach Wiesbaden und zum Anschluß an die sub 1 erwähnte Bahn.

Diese Konzession war bis zum Uebergang der Ludwigsbahn tatsächlich nicht aufgehoben, vielmehr unter Zahlung von 800 000 Mk. an Preußen als Beitrag zu den staatlichen Westerwaldbahnen nochmals ausdrücklich bestätigt. Wenn Minister Maybach s. Zt. das Gegenteil erklärte, so war das eines der Mittel, an denen es in

jener Zeit nicht fehlte. Diese Konzession ist vom König gegeben und unterzeichnet und kann deshalb auch nur vom König und nicht von dem Minister allein aufgehoben werden. Sie ist mit der Ludwigsbahn auf beide Staaten übergegangen und begründet somit einen Rechtsanspruch eines jeden derselben. Auch waren bei Erbauung der nassauischen Linien bereits die benötigten Ländereien in Erbenheim, sowie in Gemeinschaft mit der kgl. Eisenbahnverwaltung in dem damals vereinbarten gemeinsamen Bahnhof Kurve zum Anschluß der Linie Erbenheim—Kurve erworben. Jetzt ist diese Verbindung hergestellt, was könnte da die Einführung der nassauischen Züge bezw. Zugteile nach Mainz noch behindern, es werden ja auch so viele Züge, die früher in Mainz endigten, nach Wiesbaden durchgeführt.

Wenn also die von Hessen eingebrachten Bahnen keiner besonderen Aufwendungen bedurften, weil sie zur Bewältigung des ihnen damals zugewiesenen Verkehrs genügend eingerichtet waren, und wenn andererseits die inzwischen auf den bereits vorhandenen älteren Strecken weiter verwendeten Anlagekapitalien zum großen Teil nicht als eigentlich wirtschaftliche im Sinne der Bedürfnisse des Landes angesehen werden können, welchen anderen Zwecken haben sie denn gedient?

So berechtigt diese Frage ist und so selbstverständlich sie im Interesse der hessischen Finanzen gestellt werden muß, so schwer läßt sie sich *für den Einzelfall* ohne Nachweis der betriebstechnischen Notwendigkeit der Bauten, ohne Pläne und Voranschläge beantworten. Nach Art. 11 al. 5 und Art. 12 al. 2 des Gemeinschaftsvertrags sollen sowohl die Projekte wie auch die Etatsvoranschläge für Ergänzungsanlagen auf hessischen Linien der hessischen Regierung rechtzeitig mitgeteilt und etwaige Wünsche derselben tunlichst berücksichtigt werden. Ersteres ist schon notwendig, um die Lokalbeamten verständigen zu können, letzteres, um bei den hessischen Ständekammern die Genehmigung zur Beschaffung der Geldmittel zu erwirken. Ob aber eine sachliche Prüfung der Notwendigkeit solcher auf Kosten Hessens auszuführenden Anlagen, ihrer Ausdehnung und besonders der Verrechnung ihrer Kosten, also event. auch eine Beanstandung derselben nach der einen oder anderen Richtung von der Großh. Regierung bezw. den Land-

ständen mit Erfolg ausgeübt werden kann, erscheint mehr als fraglich, denn der vorgenannte Art. 12 sagt weiter, daß zwar die Revision der Baurechnung der für Sonderrechnung des hessischen Staates ausgeführten Bauten und Beschaffungen durch die zuständigen hessischen Behörden erfolgt, daß aber Preußen (al. 4) im Falle die von Hessen aufzubringenden Mittel nicht zur Verfügung gestellt werden sollten, berechtigt ist, die betr. im Betriebs- oder Verkehrsinteresse für notwendig erachteten Aufwendungen gegen Zuschlag von 3 % zu seiner Teilziffer für eigene Rechnung vorzunehmen. Was also die Vordersätze an „tunlichster Berücksichtigung der etwaigen Wünsche" gewähren, das hebt der Nachsatz mit seiner nicht mißzuverstehenden Drohung wieder auf. Das Budgetrecht der Landstände kann also hinsichtlich der baulichen Anlagen zwar formell nicht aber sachlich ausgeübt werden.

Im Anschluß an diese, das Verfügungsrecht Hessens über seine auf eigenen Strecken mit eigenen Mitteln auszuführenden Bauten in solcher Weise einschränkenden Bestimmungen sagt Art. 12 des Vertrages weiter: „Im Uebrigen bleibt die Bemessung der in den preuß. Staatshaushalt einzustellenden gemeinsamen Einnahmen und Ausgaben der preuß. Regierung überlassen, so daß für den hessischen Staatshaushalt nur der hessische Anteil am Betriebsüberschuß sowie die Aufbringung der Mittel für die auf hessische Rechnung entfallenden außerordentlichen Ausgaben (also für seine Ergänzungs- und Neubauten) in Betracht kommen". Das heißt doch mit dürren Worten, daß Hessen im Betriebsbudget überhaupt nicht mitzureden, aber nach preußischem Ermessen die Gelder für Bauzwecke zu beschaffen hat. Es hat zu nehmen, was es bekommt und zu zahlen, was verlangt wird. Wie man ohne zwingenden Grund sich solchen Bestimmungen fügen, die Aufgaben, Rechte und Pflichten des Staates einem Kontrahenten für alle Zeit preisgeben und sich mit einem Schein formaler Betätigung begnügen konnte, ist wahrlich nicht zu verstehen. Denn jetzt verfügt Preußen über einen großen Teil nicht bloß des hessischen Staatsbesitzes, sondern auch des hessischen Jahresbudgets.

Um hinsichtlich der finanziellen Folgen dieser Vertragsbestimmungen nur Eines zu erwähnen, soll daran erinnert

werden, daß in den Hauptvoranschlägen unter den vielen anderen Posten alljährlich 600 000 Mk. und in 1907 sogar 1 200 000 Mk. für schwereren Oberbau, also für Ersatz bereits einliegender Schienen und Schwellen verlangt werden. Daneben gehen hohe Forderungen für Signale, Weichen, Blockierungen usw. her, die zwar Verbesserungen, in der Hauptsache aber ebenfalls Ersatz bereits bestehender solcher Anlagen darstellen werden. Derartige Ausgaben können aber, soweit sie Ersatz bezwecken, nicht auf Neubaurechnung, sondern sie müssen auf Betriebsausgaben bezw. auf Erneuerungsfonds gebucht werden. Als Neubaukosten belasten sie Hessen in voller Höhe, im anderen Fall in der jährlichen Betriebsrechnung mit nur $^1/_{50}$, was je nach Umständen die Betriebsergebnisse sehr wesentlich beeinflussen kann. Diese Forderungen sind eine der Ursachen des rapiden Anwachsens der hessischen Eisenbahnschuld und wären nur zulässig, wenn ihnen eine entsprechende jährliche Kapitaltilgung gegenüberstünde, damit nicht schließlich Schuldenposten für Objekte weiterlaufen, die gar nicht mehr da sind. An einer solchen Tilgung fehlt es aber, wie wir später sehen werden, in Hessen leider ganz und gar.

Wenn die seitherigen Neu- und Umbauten sich für den einzelnen Fall, was Zweck, Umfang und Notwendigkeit betrifft, der Beurteilung der Nichteingeweihten entziehen, so ergibt doch das Wachstum der Anlagekosten der einzelnen Linien bezw. Komplexe die Tatsache, daß neben allgemeinen Aufwendungen, die mehr oder weniger auf allen Strecken wiederkehren und das Anschwellen der Baukapitalien auch des preußischen Bahnnetzes verursacht haben, noch ganz besonders die eigentlichen Transitstrecken der früheren Ludwigsbahn mit solchen Neuanlagen bedacht worden sind, daß also ein wesentlicher Teil dieser Ausgaben dem Zweck dient, die Verkehre, welche ihnen früher entzogen waren, diesen Linien zuzuführen. So erscheint der hessische Anteil der Main-Neckarbahn in der Landesstatistik am 1. April 1905 mit nur 10 791 000 Mk., also nur um etwa 200 000 Mk. höher als bei dessen Uebergang in die Gemeinschaft. Hier waren keine nennenswerten Mehraufwendungen nötig, weil die betr. Verkehre weggenommen und der Konkurrenzlinie Frankfurt—Mannheim zugeführt wurden. Diese dagegen, welche bei der Ludwigsbahn einschließlich der Riedbahn, mit der sie die Strecke Erfelden—

Biblis gemein hat, mit 14 150 000 Mk. zu Buch stand, erscheint mit derselben Riedbahn in der hess. Landesstatistik am 1. April 1905 bereits mit 39 065 000 Mk. Eine nähere Untersuchung der einzelnen Ausgabeposten wird gewiß ergeben, daß ein gewichtiger Teil dieser gewaltigen Erhöhung nicht für die Bedürfnisse des örtlichen Verkehrs sondern für Herrichtung der Strecke, die übrigens auch schon zuzeiten der Ludwigsbahn großenteils zweigleisig war, zur besseren Aufnahme des Transitverkehrs verwendet wurde. Zwar sind die Grundlagen des Vergleichs nicht ganz dieselben, denn die frühere Gesellschaft führte unter jener Zahl nur die wirklichen Baukosten auf, Hessen hat dagegen die Erwerbskosten, also auch diejenigen des entsprechenden Teils von Fahrmaterial usw., auf die betr. Strecken repartiert. Die durch diese verschiedene Wertbemessung hervorgerufene Differenz erhöhte indessen das ursprüngliche Kapital nur um etwa 1/6. Verhältnismäßig geringer als die geradezu erschreckende Kapitalerhöhung von Frankfurt—Mannheim, aber immer noch sehr groß ist der Mehraufwand von etwa 19 Millionen auf der westöstlichen Haupttransitroute Bingen—Darmstadt—Aschaffenburg. Auch das Anlagekapital von Mainz—Worms ist von 8 785 000 Mk. auf 22 468 000 Mk. gestiegen, was wohl nicht in gleiche Höhe auf Rechnung des Transitverkehrs zu setzen ist. Alles das nur bis zum 1. April 1905. Inzwischen ging der Kapitalverbrauch in ähnlicher Weise weiter, wie jene bereits auf den alten Strecken mehr verwendeten 72 Millionen erweisen. Es wird nicht leicht, aber doch nicht unmöglich sein, nachträglich zu ermitteln, ein wie großer Teil dieser so verwendeten Kapitalien dem Durchgangsverkehr und welcher den lokalen Bedürfnissen dient.

* * *

Um die alljährliche Zunahme des Anlagekapitals der hessischen Eisenbahnen zu zeigen, folgen hier die Zahlen für eine Reihe von Jahren. Dasselbe betrug am:

1. April	1901	273 637 000 Mk.	+	8 594 000 Mk.	
„ „	1902	281 231 000 „	+	7 021 000	„
„ „	1903	289 252 000 „	+	8 360 000	„
„ „	1904	297 612 000 „	+	7 627 000	„
„ „	1905	305 239 000 „	+	4 172 000	„
„ „	1906	309 411 000 „	+	7 562 020	„
„ „	1907	316 973 000 „			

Im Voranſchlag für 1908 iſt die Eiſenbahnſchuld mit 326 510 000 Mk., alſo um weitere 10 Millionen höher, angegeben. Die vorſtehenden Zahlen umfaſſen auch die in den betr. Jahren für Nebenbahnen gemachten allerdings nicht erheblichen Aufwendungen. Aber daneben bleiben noch die bereits erwähnten gewaltigen Poſten für die alten Strecken übrig, daß man ſich fragen darf, wie das enden ſoll und wo es überhaupt hinaus will! Und grade darüber, wo dieſe Vorgänge hinführen müſſen, ſollte man ſich klar zu werden ſuchen. Denn wir ſind mit dieſen Ausgaben noch lange nicht am Ende. Im Hauptvoranſchlag für 1907 ſind weitere ca. 20 315 750 Mk. ausſchließlich für die alten Strecken angekündigt. Bereits verlautet weiter von einem Neubau des Bahnhofs Gießen zur anderweiten Einführung der oberheſſiſchen Linien, ſowie von einem Neubau der älteren Hälfte der Rheinbrücke bei Mainz und einem zweiten Tunnel von Weiſenau nach dem Hauptbahnhof daſelbſt, ferner von Vergrößerung der Bahnhöfe Wiebelsbach-Heubach, Ehringshauſen, Nidda, Grünberg, Bensheim, Groß-Gerau, Lampertheim, und neuerdings auch Alzey uſw., alle mit ſehr erheblichen Koſten. Dazu werden die zweiten Geleiſe auf den jüngeren Linien kommen und die dritten auf der Main-Neckarbahn ſind ſchon lange fällig. Daneben gehen, wie ſeither, Neubeſchaffung von Lokomotiven und Wagen, für welche bereits außer den bis 1. April 1905 verbrauchten 6 281 000 Mk. weitere 4,5 Millionen im heſſiſchen Budget neu vorgeſehen ſind, ferner ſchwererer Oberbau, neue Werkſtätten, Erweiterung der alten, Signaleinrichtungen, Blockierungen, Arbeiterwohnungen und anderes her, wie das alles in den Voranſchlägen nicht grade erbaulich zu leſen iſt. Und daß die Anlagen für elektriſchen Betrieb nicht ausbleiben können, iſt ſelbſtverſtändlich. Kein Einſichtiger verkennt, daß viele unſerer Bahnen bereits an der Grenze ihrer Leiſtungsfähigkeit angelangt ſind. Sie werden ſtetiger Ergänzungen, aber auch in nicht ferner Zeit prinzipiellen Umgeſtaltungen bedürfen, die ungezählte Mittel in Anſpruch nehmen. Denn wir ſtehen im Perſonentransport vor Anforderungen, die auf dem ſeitherigen Weg dauernd nicht befriedigt werden können. Schon die nächſte größere Flutwelle im Verkehrsleben wird entſprechende Projekte zeitigen. Das gibt eine

Schraube ohne Ende. Man kann aber auch schließlich auf jeder Station Unterführungen bauen, Geleise überdachen, Ueberholungsgeleise herrichten und, wie das Beispiel der Main-Weserbahn zeigt, gar manches vornehmen, was Geld kostet, selbst wenn es nicht einmal betriebswirtschaftlich vorteilhaft wäre. Und gerade diese Frage nach dem wirtschaftlich Notwendigen und Nützlichen fällt angesichts jener früheren Vorgänge schwer ins Gewicht.

So möchte es denn kommen, daß unser kleines Land in nicht allzu ferner Zeit ½ Milliarde Schulden hat, meist für Objekte, über die ein Anderer in voller Freiheit verfügt. Hier eröffnen sich Perspektiven, die uns die Zukunft doch nicht in so rosigem Licht erscheinen lassen, wie gar manche sie heute noch erblicken, und die uns vielleicht mit einer gewissen Sehnsucht nach den Finanzperioden vor 1890/94 zurückschauen lassen, in welchen wir ohne Eisenbahngemeinschaft das ganze hessische Anlagekapital der Main-Neckarbahn, einen Teil des der Main-Weserbahn getilgt und zugleich einen Ueberschuß von 17 607 218 Mk. 07 Pf. erzielt haben. Schätze sammeln ist allerdings nicht Aufgabe der Staatsverwaltung, aber ebenso wenig ungemessene Ausgaben zuzulassen und den Nachkommen eine schwere Schuldenlast aufzubürden, weil dies durch eine augenblicklich rechnerisch günstige Konstellation dem Fiskus für den Moment Vorteil zu bringen scheint.

Aber wie steht es denn mit jenen großen Gewinnen aus der Eisenbahngemeinschaft, die alljährlich in den Zeitungen so augenfällig in die Erscheinung treten? Bei solchem Anwachsen der Schulden müßte doch auch für eine möglichst intensive Tilgung Sorge getragen werden. Daran fehlt es aber trotz der auf demselben Gebiet erzielten hohen Gewinne leider fast ganz. Denn die nach den Hauptvoranschlägen in den letzten Jahren an der jetzt bis zu 415 Millionen angewachsenen Gesamtstaatsschuld jährlich getilgten rund 650 000 Mk. bis neuerdings 834 000 Mk. kommen als Tilgung doch kaum in Betracht, und auch der im Jahr 1907 voraussichtlich mit 6 Millionen abschließende Ausgleichsfonds, dessen Ueberschüsse später auch zu weiteren Tilgungen verwendet werden sollen, kann gegenüber 326 Millionen Eisenbahnschulden nicht aufkommen. Würden wir unsere Gesamtschuld gleich

Preußen und wohl auch anderen Staaten mit mindestens $^3/_5$% jährlich tilgen, so wären hierzu rund 2 500 000 Mk. und nicht etwa 780 000 Mk. oder noch weniger erforderlich. Die vielgerühmten Ueberschüsse aus der Eisenbahngemeinschaft wären dann in manchen Jahren in das Gegenteil umgeschlagen und für die ganze Periode kaum der Rede wert gewesen.

Doch auch diese Tilgung von jährlich $^3/_5$% genügt vielleicht für den preußischen Bahnkomplex und kann von diesem bei seiner hohen Rente mit Leichtigkeit getragen werden. Anders für Hessen. Maßnahmen, die dort durchaus geeignet erscheinen mögen, können hier verderblich werden. Hier würden $^3/_5$% Tilgung die Rente schon auf 3,8 % herabdrücken. Allein bei den ungemessenen Anforderungen, welche das Gemeinschaftsverhältnis an die Kapitalkraft unseres Landes gestellt hat und voraussichtlich weiter stellen wird, und welche die preußischen Aufwendungen prozentual um mehr als das doppelte übersteigen, genügt eine Tilgung von $^3/_5$% noch lange nicht. Hier zeigt sich, wie notwendig jene weiter oben als Gesamtentgang aus den Jahren 1897 bis 1906 approximativ berechneten 33 800 000 Mk. dem hessischen Budget gewesen wären, um dasselbe auf einigermaßen gesunder finanzieller Grundlage zu erhalten. Und um dieses unabweisbare Erfordernis erfüllen zu können, bedürfen wir erst recht der vollen, ungeschmälerten Erträgnisse aus den von unseren Linien für die Gemeinschaft betätigten Leistungen. Ein so gewaltiges Eisenbahnnetz, wie das preußische, trägt den Maßstab für seine Bedürfnisse in sich und kann sich unmöglich nach den Verhältnissen eines kleinen Landes richten. Um so weniger dürfen diesem die Mittel entzogen werden, um ohne Gefährdung seiner Existenz mit dem großen Partner einigermaßen Schritt halten zu können.

* * *

Fassen wir also das Ergebnis unserer Untersuchungen über die finanziellen Folgen des Gemeinschaftsvertrages für Hessen zusammen, so ist es in der Hauptsache folgendes:

Der Anteil Hessens aus den Betriebsüberschüssen des preußisch-hessischen Gesamtnetzes entspricht nicht

der wirklichen Leistung seiner Linien, er wird vielmehr berechnet nach Teilungsziffern, welche sich auf die früheren Erträgnisse der damals von Preußen konkurrenzierten hessischen Linien gründen. Die Wirkung der früheren Verkehrsentziehungen wird also zu gunsten Preußens und zum Nachteil Hessens dauernd fortgesetzt, obwohl die Transporte jetzt wieder ihre natürlichen Wege auf den hessischen Strecken laufen. Das läßt sich weder aus den tatsächlichen Verhältnissen rechtfertigen, noch mit der Gleichberechtigung der deutschen Staaten nebeneinander und im Reich in Einklang bringen. Welche einschneidende Wirkung diese alljährliche Einbuße auf die Finanzen Hessens ausübt, ist in Vorstehendem zahlenmäßig näher nachgewiesen.

Ferner:

Hessen hat, um die Leitung der früher seinen Linien entzogenen Transporte auf diese zu ermöglichen, auf Anordnung der kgl. preußischen Eisenbahnverwaltung sehr hohe Beträge für Ergänzungsbauten auf diese Linien verwenden müssen, welche seinen Haushalt dauernd belasten. Um so berechtigter ist sein Anspruch auf den Bezug seines vollen und normalen Anteils aus den Betriebsüberschüssen des Gesamtnetzes. Es können zwar 3% der zu diesem Zweck von Hessen aufgewendeten Kapitalien seiner Teilungsziffer zugerechnet werden, allein das stellt keineswegs, wie vielfach angenommen wird, eine Verzinsung dar. Denn die Teilungsziffern sind nur Verhältniszahlen, die Höhe der Teilbezüge selbst bleibt aber stets in erster Linie abhängig von den jeweils schwankenden Ueberschüssen des Gesamtnetzes.

Ganz hinfällig ist der Einwand, Hessen habe seinem geringen Bezugsanteil entsprechend die Linien auch billiger von der Privatgesellschaft erworben. Denn dieser Gewinn ist ausschließlich auf Kosten der Gesellschaft erzielt worden, an ihm partizipiert Preußen ganz in gleichem Verhältnis wie Hessen.

Wenn aber dem Anspruch Hessens, auf normale Beteiligung an den Betriebsüberschüssen des Gesamtnetzes in der hier entwickelten Weise stattgegeben

wird, so ist eine anderweite Regelung der Teilungsziffern nötig. Denn die 8 % der Kapitalien, welche Hessen für die Vervollständigung seiner Linien zur Aufnahme der früher abgelenkten Transporte verwendet hat, können nicht der hessischen Teilungsziffer zugerechnet werden, sondern sie müssen, soweit sie für diesen Zweck erforderlich waren, wie die ursprünglichen Kapitalien außer Ansatz bleiben.

Vorstehende Darstellung gründet sich auf die Zahlen der Jahresberichte, Voranschläge, Statistiken usw., wie sie der Allgemeinheit zugängig sind. Sie kann und soll selbstverständlich nicht alle Fragen und Konsequenzen erschöpfend behandeln, zu welchen der preußisch-hessische Gemeinschaftsvertrag Anlaß gibt. Ihr Zweck ist vielmehr, nachzuweisen, daß und in welchen Beziehungen der Vertrag der Aenderungen bedarf. Weder die doch nur scheinbaren jährlichen Ueberschüsse noch die tatsächlich erfolgten Betriebsverbesserungen — die übrigens auch bei einer anders gearteten Regelung unserer Eisenbahnverhältnisse und zwar ohne die mancherlei nicht abzuleugnenden Schattenseiten gewiß nicht ausgeblieben wären — dürfen uns darüber täuschen, daß bei der Art, wie unsere Eisenbahnschuld seither alljährlich gewachsen ist und wie sie alle Aussicht hat, weiter zu wachsen, von einer normalen Kapitalanlage, der entsprechend wachsende oder auch nur stetige Erträgnisse gegenüberstehen, nicht die Rede sein kann. Der Vertrag in seiner seitherigen Grundlage und Auslegung zwingt uns zu verfahren wie ein Sachwalter, der, um seinen Jahresbedarf zu erzielen, alljährlich das zwei- und mehrfache hinausgeben muß, oder mit anderen Worten: Unsere Eisenbahnen leben mehr oder weniger von ihren Schulden. Das geht eben, so lange es geht.

Es ist eine schwierige aber unumgängliche Aufgabe, unserem Land wieder zu seinem natürlichen Recht zu verhelfen und das Gemeinschaftsverhältnis auf den Boden zurückzuführen, auf dem es allein bestehen bleiben und gedeihen kann, auf den Boden gemeinsamer Förderung der beiderseitigen Interessen auf gleichberechtigter Basis. Denn so vielverheißend sich dieser Gemeinschaftsvertrag trotz seiner

prinzipiellen und sachlichen Mängel s. Zt. eingeführt hat, so bedenklich hat er sich in seiner weiteren Entwicklung für Hessen gestaltet. Man sage nicht, dem stünde der Wortlaut der vertraglichen Bestimmungen entgegen; die Vernunft ist noch immer mächtiger gewesen als Vertragsbestimmungen, sobald diese zu offenbarem Unrecht führen. Wenn aber ein befriedigendes Ergebnis erreicht werden soll, so erfordert es das gemeinsame Zusammenwirken aller Beteiligten, sowohl derer, die heute hier wie dort an der Spitze stehen, — sie haben die Verhältnisse nehmen müssen, wie sie sie fanden und wissen sich frei von den Fehlern und Irrtümern jener Tage, — als auch derer, die s. Zt. den Vertrag, einerlei aus was für Beweggründen, abgeschlossen haben, denn — Hand aufs Herz — hätten sie ihn in Voraussicht der heutigen Entwicklung der Dinge gutgeheißen?

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

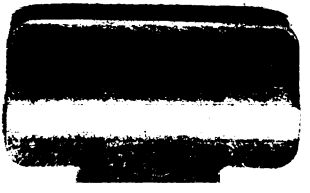
14 DAY USE
RETURN TO DESK FROM WHICH BORROWED

LOAN DEPT.

This book is due on the last date stamped below, or on the date to which renewed.
Renewed books are subject to immediate recall.

JAN 11 1963

LD 21A–50*m*-12,'60
(B6221s10)476B

General Library
University of California
Berkeley

YC 90258